Das

Buchpfandrecht am Schiff.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der Juristischen Fakultät der Universität zu Breslau

eingereicht von

Paul Fechner
Referendar in Brandenburg a. H.

Borna-Leipzig
Buchdruckerei Robert Noske
1906.

Gedruckt mit Genehmigung der Juristischen Fakultät der Universität Breslau.

Referent: Professor Dr. Fischer.
Korreferent: Professor Dr. Beyerle.

Gretener, Prodekan.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
§ 1.	Einleitung	1
§ 2.	Überblick über die Entwicklung des Schiffspfandrechts	2
§ 3.	Das Schiffsregister	7
§ 4.	Die juristische Natur des Buchpfandrechts am Schiff	14
§ 5.	Begründung und Entstehung des Buchpfandrechts	22
§ 6.	Umfang der Haftung des Schiffes	32
§ 7.	Berichtigungsanspruch und Widerspruch	37
§ 8.	Rangordnung bei einer Mehrheit von Pfandrechten	42
§ 9.	Verjährung der Forderungen der Schiffsgläubiger des HGB. und BSchG.	53
§ 10.	Befriedigung des Schiffspfandgläubigers	55
§ 11.	Erlöschen des Pfandrechts	65

Literaturverzeichnis.

v. Amira, Nordgerman. Obligationenrecht. Leipzig 1882, 1895.
Auſt, Pfandrecht am Schiff nach BGB. Inaug.-Diſſ. Würzburg 1899.
Baumeiſter, Altertümer des Wismar. Stadtrechts. Hamburg 1838.
Begründung des BSchG.
Bergmann, Schiffsregiſter. Berlin 1884.
Biermann, Sachenrecht 1903.
Bolze, Entſcheidungen des Reichsgerichts.
Buſch, Archiv des Handelsrechts VII. 1866.
Boyens, Das deutſche Seerecht auf Grund des Kommentars von Lewis. 1897.
Denkſchrift zum BGB.
Denkſchrift zum HGB.
Dernburg, Preußiſches Privatrecht. Halle 1894.
Dernburg, Sachenrecht. 1904.
Ehrenberg, Beſchränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. 1880.
Endemann, Handbuch. Das Seerecht Bd. 4. Leipzig 1888.
Endemann, Sachenrecht. Berlin 1905.
Fiſcher und Henle, Bürgerliches Geſetzbuch. Handausgabe 1904.
Fiſcher und Schaefer, Zwangsvollſtreckung in das unbewegliche Vermögen. Berlin 1902.
Förtſch, BSchG. 1896.
Gierke, Deutſches Privatrecht. Bd. 2. 1905.
Goldſchmidt, Handelsrecht. Stuttgart 1883.
Gruchot, Entſcheidungen des Reichsgerichts.
Hach, Das alte lübiſche Recht. Lübeck 1839.
Juriſtiſche Wochenſchrift.
Knitſchky, Vertragsmäßiges Schiffspfandrecht. In Gruchots Beiträgen 45. Jahrg. S. 782 ff. 1901.
Krech und Fiſcher, Zwangsvollſtreckung in das unbewegliche Vermögen.

Lappenberg, Hamburg. Rechtsaltertümer. Hamburg 1845.
Loewe, HGB. mit Kommentar von Makower. 1900.
Maclachlan, on the Law of Merchant Shipping.
Mannhardt, Hanseat. Gerichtszeitung.
Marcianus in Dig. 20, 1.
Meyer, Neuere Satzung von Fahrnis und Schiffen.
Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht. Bd. 1. 1903.
Mittelstein, Die Miete.
Mittelstein, Schiffspfandrecht.
Motive zum Entwurf eines BGB. Bd. 3.
Motive des preußischen Entwurfs zum ADHGB.
Motive des preußischen Entwurfs zum HGB.
Neumann, Sachenrecht.
Pappenheim, Handbuch des Seerechts. Bd. 2. 1906.
Planck, Sachenrecht. 1904.
Protokolle der Hamburger Konferenz.
Protokolle der Kommission zur Beratung eines ADHGB. von Lutz. Würzburg 1858.
Schaps, Das deutsche Seerecht. Kommentar. 1897.
Schöninger, Jahrbuch für württemberg. Rechtsprechung.
Siebenhaars Archiv für Wechselrecht Bd. 16.
Tanck, Dissertatio de navi oppignorata. Göttingen 1776.
Turnau und **Förster,** Liegenschaftsrecht. Bd. 1. 1902.
Wagner, Handbuch des Seerechts. Bd. 1. 1884.
Wolff, Zwangsversteigerungsgesetz. 1901.

§ 1.

Einleitung.

Eine eigenartige, von den sonstigen Grundsätzen des Pfandrechtes an beweglichen Sachen vielfach abweichende Stellung nimmt das Pfandrecht am Schiffe ein; denn obwohl seinen Gegenstand eine gerade ihrer Bestimmung nach bewegliche Sache bildet,[1]) so finden auf seine Behandlung doch vielfach die Grundsätze des Immobiliarrechtes Anwendung.

Die Frage, warum das Schiffspfandrecht diese Sonderbehandlung erfährt, wird verschieden beantwortet.

Vielfach sucht man die Erklärung hierfür aus dem völkerrechtlichen Grundsatz abzuleiten, daß Seeschiffe schwimmende Gebietsteile ihres Heimatsstaates seien. Diese Ansicht kann indessen nicht zutreffend sein; denn dann müßten Schiffe den Grundstücken gleichzustellen und unterschiedslos die Grundsätze des Immobiliarrechtes auf sie anzuwenden sein. Dies ist aber nicht der Fall. Der Grund für die eigenartige Gestaltung des Schiffspfandrechtes ist vielmehr lediglich auf praktische Erwägungen zurückzuführen.[2]) Es würde zunächst den Bedürfnissen des Verkehrslebens widersprechen, wollte man das Zustande-

---

[1]) Meyer a. a. O. S. 23; ferner Mittelstein a. a. O. S. 1; Protokolle zum a. HGB. IV S. 1694; Goldschmidt, Handelsrecht Bd. 1 S. 527; Lewis b. Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechtes Bd. 4 Abt. I S. 20.

[2]) vgl. Motive Bd. 3 S. 847.

kommen des Schiffspfandrechtes von der bei der Größe und Individualität des Gegenstandes überaus umständlichen Übergabe abhängig machen. Andererseits würde nicht selten eine Übergabe des Schiffes von schweren wirtschaftlichen Folgen für den Pfandschuldner begleitet sein, zumal wenn es sein einziges Erwerbsmittel ist. Endlich wird in den meisten Fällen dem Gläubiger selbst an einer Übergabe des Schiffes nichts liegen, da er vielfach nicht in der Lage sein wird, die Führung des Schiffes zu übernehmen.[3])

All diese sich ergebenden Schwierigkeiten sind dadurch beseitigt, daß die Entstehung des vertragsmäßigen Schiffspfandrechtes — von diesem allein wird vorzugsweise hier zu sprechen sein[4]) — durch die Eintragung in das Schiffsregister möglich gemacht ist. In welcher Weise diese Entwicklung sich vollzogen hat, soll ein kurzer Überblick über den Werdegang des Schiffspfandrechtes lehren.

§ 2.
Überblick über die Entwicklung des Schiffspfandrechtes.

Dem römischen Rechte war der Gedanke der Erkennbarkeit eines dinglichen Rechtes Dritten gegenüber fremd; Mobilien wie Immobilien wurden ohne Unterschied formlos verpfändet, und

---

[3]) So mit Recht Endemann Bd. 2 1. Teil Einf. in das Studium des BGB. Sachenrecht 1898 S. 935; Dernburg, Sachenrecht a. a. O. S. 810 § 276 I; vgl. hierzu auch Pappenheim a. a. O. S. 128 Note 1. Schon die Aufbewahrung des Schiffes, das man „nicht hausen und hofen kann, wird regelmäßig dem Gläubiger Schwierigkeiten machen".

[4]) Von den gesetzlichen Pfandrechten (Pfändungspfandrecht, Pfandrecht aus § 647 BGB., Pfandrecht des Schiffsgläubigers usw.) wird an anderer Stelle zu sprechen sein; S. 17 und 18.

dem Pfandgläubiger war infolgedessen die dem deutschen Recht völlig unbekannte Möglichkeit gewährt, die Pfandsache selbst von gutgläubigen Dritten zurückzuerlangen;[1]) ja das römische Recht ging sogar so weit, Pfandrechte am Gesamtvermögen des Schuldners zuzulassen und die ursprünglich nebeneinander bestehenden Verpfändungsarten des pignus und der hypotheca später einander völlig gleichzustellen.[2]) So kam es, daß im römischen Rechte ein Unterschied in der Behandlung des Grundstücks- und des gewöhnlichen Mobiliarpfandrechtes nicht gemacht wurde, und daß auch die Verpfändung von Schiffen keinen Sondervorschriften unterlag.

Anders das deutsche Recht. Dieses brachte den dem römischen Recht unbekannten Grundsatz der Erkennbarkeit des Pfandrechtes zur Verwirklichung. Für Pfandrechte an Grundstücken wurde dieser Grundsatz in der Weise zum Ausdruck gebracht, daß ihre Entstehung bei der sogen. älteren Satzung an die Übertragung der Gewere, bei der jüngeren Satzung an die Eintragung in ein öffentliches Buch[3]) geknüpft wurde. Hierdurch war die völlige Trennung des Immobiliar- und des Mobiliarpfandrechtes ausgesprochen.[4]) Die Verpfändung von Mobilien verlangte grundsätzlich die Übergabe der Sache in

---

[1]) vgl. Dernburg, Sachenrecht des deutschen Rechtes, Halle 1904, S. 782 I, 1.

[2]) Marcianus in l. 5 § 1 D. 20, 1.

[3]) So Erb- und Lagerbuch für Berlin—Kölln (Edikt von 1693); ferner die durch die preuß. Hypotheken- und Konkursordnung v. 4. 2. 1722 eingeführten Hypothekenbücher; ferner für den Code civil die Bücher des Hypothekenbewahrers.

[4]) Nachdem durch die Rezeption diese für das deutsche Recht so bemerkenswerte Rechtsentwicklung einen Stillstand erfahren und man sich vielfach den römisch-rechtlichen Grundsätzen wieder zugewendet hatte, ist die neuere Gesetzgebung doch wieder zu den Anschauungen des deutschen Rechtes zurückgekehrt (vgl. ALR. I, 20 § 105; preuß. Eigentumserwerbsgesetz §§ 1, 12, 18; BGB. §§ 873, 929 ff.

die Gewere des Gläubigers.[5]) Dieser Grundsatz ist jedoch, wie Meyer in seiner Schrift „Neuere Satzung von Fahrnis und Schiffen" an der Hand genauer Quellenstudien eingehend nachgewiesen hat, vielfach durchbrochen worden, und es ist „die neuere Satzung von Fahrnis, d. h. Fahrnisverpfändung ohne Übergabe der Pfandsache in die Gewere des Gläubigers . . . eine häufige Erscheinung im germanischen Recht des späteren Mittelalters.[6]) Als eine Abart dieser neueren Satzung von Fahrnis betrachtet Meyer das Schiffspfandrecht.[7]) Er verneint u. E. mit Recht die vielfach auftauchende Meinung, daß man im deutschen Mittelalter den Schiffen Immobiliarqualität zugeschrieben hatte, da dieser Satz in keiner älteren deutschen Rechtsquelle ausgesprochen sei,[8]) und folgert ihre Eigenschaft als Fahrnissache aus den besonders im Hamburger Schiffsrecht von 1497 Art. 11[9]) enthaltenen Verboten, durch die man die Veräußerungsbefugnis des Schiffers einschränkte, was überflüssig gewesen wäre, wenn Schiffe als Immobilien gegolten hätten.[10]) Freilich findet sich im Hamburger Stadtrecht von 1497[11]) eine mit dieser Auffassung anscheinend in Widerspruch stehende Bestimmung, daß

---

[5]) So die Rechtsquellen der ältesten und der fränkischen Zeit; vgl. Meyer a. a. O. S. 3 § 2.

[6]) Meyer S. 133, 7, 8; vgl. auch Pappenheim a. a. O. S. 128 am Schluß und insbesondere Note 2.

[7]) Meyer S. 133, 23 ff.; vgl. hierzu auch Mittelstein a. a. O. S. 1 Anm. 1.

[8]) Meyer a. a. O. S. 23, 26; vgl. dazu auch Heusler a. a. O. I S. 334; Goldschmidt a. a. O. II, 1 S. 4 Anm. 8.

[9]) vgl. Lappenberg a. a. O. S. 308.

[10]) Auch für das lübische Recht ist die Mobiliareigenschaft des Schiffes allgemein anerkannt; vgl. Meyer S. 27 und die dort zitierte Literatur; ferner Mevius pars I 4° p. 563 ad Lib. I tit. X art. 6 no. 78; Tanck a. a. O. p. 23 § 18 ad art. VI tit. VII, Lib. III jur. Lubecensis.

[11]) Lappenberg a. a. O. S. 306.

für die Teilung einer Schiffsgemeinschaft dieselbe Form wie für die Auseinandersetzung bei Grundstücken anzuwenden sei. Da diese Bestimmung sich indessen gänzlich vereinzelt vorfindet, so ist ihr eine allgemeine Bedeutung nicht beizumessen; sie muß demnach als Sondervorschrift behandelt werden, die keineswegs zu dem Schlusse berechtigen kann, aus ihr eine Gleichberechtigung von Schiffen und Immobilien zu folgern.[12])

An dem Grundsatze, daß Schiffe im deutschen Rechte als Fahrnissachen gelten, kann u. E. auch der Umstand nichts ändern, daß die Verpfändung von Schiffen nach den einzelnen in Frage kommenden Rechten in verschiedener Weise vorgenommen wurde, und daß die sonstigen auf die Fahrhabe anzuwendenden Grundsätze in mancherlei Beziehung auf Schiffe keine Anwendung fanden. Durch die mannigfache, im einzelnen oft voneinander abweichende Form der Verpfändung wird u. E. der Grundsatz der Fahrniseigenschaft des Schiffes nicht berührt, es spiegelt sich in ihr nur das infolge der nationalen Zersplitterung des damaligen Deutschen Reiches im einzelnen zu besonderer Eigenart herangewachsene, auf verschiedenen Rechtsgedanken beruhende Recht des einzelnen Staates wieder.

So konnten nach dem Stadtrecht von Wisby Schiffe, deren Überführung in die Gewere des Gläubigers untunlich war, mit vollem Zeugnis ohne Übergabe verpfändet werden; es war jedoch in diesem Falle Ausantwortung der Segel und Ruder an den Pfandgläubiger vorgeschrieben.[13])

Nach der lübischen Praxis, auf welche das Stadtrecht von Wisby zurückzuführen ist,[14]) erfolgte die Verpfändung von

---

[12]) vgl. Meyer a. a. O. S. 26; ferner die Ausführungen von Baumeister a. a. O. S. 99.

[13]) vgl. Meyer S. 11, 67, 70; v. Amira a. a. O. I S. 215, 8, S. 216a, S. 287.

[14]) Meyer S. 11.

Schiffen grundsätzlich durch Eintragung in die Stadtbücher,[15]) zuweilen aber auch vor dem Rat, ohne daß ersichtlich ist, welche bestimmten Grundsätze für diese verschiedenartige Behandlung maßgebend waren.[16]) Durch die Eintragung war die Publizität der Verpfändung gewährleistet. Nun findet sich aber weiter im lübischen Recht bei der neueren Satzung von Fahrnis und Schiffen stets die Angabe des Aufbewahrungsortes des Pfandgegenstandes.[17]) Daß diese überall wiederkehrende Angabe keine zufällige sein kann, liegt auf der Hand. Das lübische Recht wollte vielmehr hierdurch das Erfordernis der Spezialität der Pfandsache zum Ausdruck bringen, indem es die Identität der Pfandsache, die beim Faustpfande in der Übergabe zum Ausdruck kommt, in diesem Falle durch möglichst genaue Angabe des Aufbewahrungsortes sichern wollte.[18])

Nach Hamburger Recht mußten Schiffe vor dem ganzen Rat verpfändet werden.[19])

Auch das Allgemeine Landrecht für die preußischen Staaten von 1749 sah in enger Anlehnung an die deutschrechtlichen Grundsätze bei der Verpfändung von Schiffen von der körperlichen Übergabe dieser ab.[20]) Kähne und andere Schiffsgefäße, die nicht zur Frachtschiffahrt gebraucht werden, konnten nur durch Naturalübergabe in den Gewahrsam des Gläubigers verpfändet werden. Seeschiffe hingegen und andere Schiffsgefäße, welche zur Frachtschiffahrt bestimmt sind, wurden außer durch

---

[15]) Meyer S. 24, 33, 74; daß aber auch im lübischen wie im hamburgischen Recht früher Verpfändung ohne Eintragung in das Stadtbuch üblich war, dazu vgl. Lappenberg I S. 4; Hach a. a. O. III, 249 S. 463.

[16]) Meyer S. 75.

[17]) vgl. die bei Meyer S. 31, 33 aufgeführten Beispiele.

[18]) Ebenso Meyer S. 34, 35.

[19]) Lappenberg a. a. O. S. 8; Meyer S. 24.

[20]) vgl. ALR. I, 20 §§ 272, 299 ff.; ferner auch Dernburg, Preuß. Privatrecht S. 906, 907; Mittelstein S. 70 ff.

körperliche auch durch symbolische Übergabe verpfändet.[21]) Die Pfandbestellung erfolgte an Orten, wo sich Seegerichte befanden, vor diesen, an Orten, die der Seegerichte ermangelten, vor einem jeden Gericht oder vor einem Justizkommissarius. Die Verpfändung war mithin immer gerichtlich. Bei der Verpfändung mußten alle Urkunden, auf welche sich das Eigentumsrecht gründete, wie Beilbrief, Kaufbrief oder Schiffszertifikat vorgelegt werden, damit der Vollzug der Verpfändung auf ihnen verzeichnet werden konnte. Durch die Zustellung einer beglaubigten Abschrift dieser Urkunden an den Gläubiger war die Verpfändung vollzogen.[22]) Mit dem preußischen Einführungsgesetz zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch vom 24. 6. 1881 Art. 59 (1. 3. 1862)[23]) und der sich hieran anschließenden Einführung von Schiffsregistern hat die Wirkung der Eintragung eine für das Zivilrecht immer erheblichere Bedeutung gewonnen.

§ 3.

Das Schiffsregister.

Die in Art. 432 des alten Handelsgesetzbuches vorhergesehene Einführung des Schiffsregisters entsprang dem Bedürfnisse, dem Schiff eine in einer einheitlichen Urkunde zusammengefaßte, über

---

[21]) vgl. die ähnliche Bestimmung des oldenburgischen Rechts, wonach die Verpfändung der der Vermessung unterliegenden Flußschiffe nur durch Eintragung in den Meßbrief erfolgte (Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 22, 78; derselbe, Binnenschiffahrtsrecht, Bd. I S. 481); vgl. ferner Gierke a. a. O. S. 1001 Note 1.

[22]) ALR. a. a. O. § 305; Dernburg a. a. O. S. 907; Pappenheim a. a. O. S. 119 betrachtet die „symbolische Übergabe" des Allgemeinen Landrechtes nur als einen Notbehelf, der „den Nachteilen des Faustpfandes bei formeller Unterstellung der Schiffsverpfändung unter das Fahrnisrecht auf dem Umwege symbolischer übergabe mittels der Eigentumspapiere abzuhelfen suchte."

[23]) Fischer-Schaefer a. a. O. S. 541 Note 3.

alle wesentlichen Momente Auskunft gebende Legitimation zu verleihen.[1]) Vor Erlaß dieser Bestimmung mußte ein Schiff, um über alle diese Verhältnisse einen genügenden Nachweis führen zu können, in der Regel mehrere Urkunden — sogen. Haupt- und Stammpapiere — bei sich führen. Dies war besonders im Kriegsfalle nicht selten von Nachteilen und Unannehmlichkeiten für das Schiff begleitet. Um sowohl diese Folgen als auch die aus der Verschiedenheit der einzelnen Urkunden sich von selbst ergebenden Verwirrungen zu beseitigen, griffen verschiedene Seestaaten, insbesondere England, zur Einführung des Schiffsregisters.[2]) Da dieses, wie bereits hervorgehoben, beabsichtigtermaßen dem Zwecke dient, die Identität des Schiffes dem eignen wie fremden Staaten gegenüber in zweifelsfreier Weise darzustellen, so muß es zuvörderst als eine Einrichtung des öffentlichen Rechtes betrachtet werden.[3]) Von diesem Gedanken ist auch das Handelsgesetzbuch und das Bundesgesetz vom 25. 10. 1867 betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge getragen; das letztere Gesetz bezweckt vornehmlich die Offenbarung der Nationalität des Schiffes und seines Eigentümers, um hierdurch seine Berechtigung zur Führung der Bundesflagge festzustellen (§§ 1, 2 Ges. v. 25. 10. 1867 RGB. S. 35);[4]) dabei ist der im internationalen Seeverkehr allgemein gültige Grund-

---

[1]) Bergmann a. a. O. S. 4 Note 3.

[2]) Merchant Shipping Act. v. 1854 sect. 33; Maclachlan a. a. O. S. 68 ff. Das portugiesische HGB. von 1833 Art. 1302 verwendete das Handelsregister zur Eintragung von Schiffspfandrechten und auch in Holland wurden 1836 besondere Register für die Eintragung von Veräußerungen und Verpfändungen von Seeschiffen eingeführt (vgl. Pappenheim a. a. O. S. 129.)

[3]) vgl. Bergmann a. a. O. S. 4 Note 3; Mittelstein a. a. O. S. 3; Lewis a. a. O. S. 34 ff.; Wagner S. 156, 160 ff.; Busch, Arch. d. Hand. VII (1866) S. 115 ff.

[4]) Ebenso Bergmann S. 4, 5 Note 3, S. 18 Note 2.

satz ausgesprochen, daß jedes Schiff die Flagge seines Heimatlandes zu führen hat.[5]) Dem Schiffsregister ist durch das Handelsgesetzbuch selbst eine privatrechtliche Wirkung nicht beigelegt worden. Immerhin waren, wie aus den Protokollen der Hamburger Konferenz erhellt, die in ihm vollzogenen Eintragungen von gewisser Bedeutung für das Privatrecht, da die rechtlichen Verhältnisse der Seeschiffe durch sie zur allgemeinen Kenntnis gelangten; außerdem war in der Hamburger Konferenz ihre weitere Verwendung zu privatrechtlichen Zwecken der Landesgesetzgebung ausdrücklich vorbehalten worden.[6]) Neben Mecklenburg und Lübeck hat auch Preußen dahingehende Bestimmungen getroffen und der Eintragung der Verpfändung von Seeschiffen besondere privatrechtliche Bedeutung beigelegt. Durch das Bürgerliche Gesetzbuch und das Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit sind aber Eintragungen in das Schiffsregister „in Ansehung eines nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche begründeten Pfandrechts am Schiff" nunmehr auch zivilrechtliche Wirkungen eingeräumt worden (§§ 101 ff. FGB. v. 17. 5. 1898, RGB. S. 771 ff.). Hiermit war ein bedeutsamer Schritt weiter getan, und es nähert sich die Eintragung in das Schiffsregister in mancherlei Beziehung der Eintragung im Grundbuch.[7])[8])

Nach § 3 des Ges. vom 25. 10. 1867 werden die Schiffsregister von den von den Landesgesetzen zu bestimmenden Be-

---

[5]) Bergmann S. 18 Note 2.

[6]) vgl. Prot. IV S. 1665, 1477; ferner Busch, Arch. Bd. 7 S. 113 ff.; Hauser in Siebenhaars Archiv f. Wechselrecht Bd. 15 S. 256; Mittelstein S. 3, 192; Bergmann a. a. O. S. 5 Note 3.

[7])[8]) Eine bemerkenswerte vergleichende Darstellung des Schiffsregisters und Grundbuches findet sich bei Aust a. a. O. S. 33—36; für die Zwangsversteigerung vgl. Fischer-Schaefer S. 539 Note 2 zu § 163 Ges. vom 24. 3. 1897; ferner Gierke a. a. O. S. 1002 III und ebenda Note 12.

hörden geführt; in Preußen sind dies die Amtsgerichte (§ 25, 1 des Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz v. 24. 4. 1878 GS. S. 230),[9] und zwar ist zuständig das Amtsgericht des Heimathafens, d. h. desjenigen Hafens, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird.[10] In Hamburg ist es die Deputation für Handel und Schiffahrt, in Bremen die Senatskommission für Schiffahrtsangelegenheiten (vgl. Lewis a. a. O. S. 35 Note 14). Über die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird von der Registerbehörde ein sogen. Zertifikat ausgefertigt (§ 8 d. Ges. v. 25. 10. 1867); hierdurch gewinnt das Schiff das Recht, die Bundesflagge zu führen (§ 9 a. a. O.).

Nach dem Flaggengesetz vom $\frac{22.\ 6.\ 1899}{29.\ 5.\ 1901}$ ist die Eintragung erforderlich bei den zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen (Kauffahrteischiffen). Den Begriff der Seefahrt gibt § 25 Nr. 1 des zitierten Gesetzes in Verbindung mit § 1 der Bekanntmachung betr. Ausführungsbestimmungen zu § 25 a. a. O. Im übrigen hat man für die Auslegung des Begriffes „Seefahrt" bereits auf der Hamburger Konferenz[11] eine weitere Ausdehnung zugelassen, und es hat sich demgemäß die Ansicht[12] entwickelt, daß für seine Auslegung die Anschauungen seemännischer Kreise[13]

[9] Ebenso in Lübeck (VO. v. 30. 4. publ. 4. 5. 1883 Samml. der Lüb. Verordn. No. 12; vgl. für Preußen GFG. Art. 29 und Allgem. Verf. vom 11. 12. 1899; für Bayern Min-Verf. vom 24. 12. 1899; Sachsen Ges. vom 15. 6. 1900 § 31; Mecklenburg-Schwerin Verf. v. 9. 4. 1899 § 60.

[10] Dernburg, Preuß. Privatrecht S. 907; Lewis a. a. O. S. 33.

[11] vgl. Protokolle IV S. 1483, VIII S. 3696; ferner auch Motive des preuß. Entwurfs zum alten HGB. S. 214.

[12] vgl. Protokolle IV S. 1483, VIII S. 3696; ferner auch Motive des preuß. Entwurfs zum alten HGB. S. 214.

[13] Lewis a. a. O. S. 3; vgl. auch die dort Note 3 zit. Entscheidung des Handelsgerichts in Antwerpen v. 8. 5. 1876.

maßgebend sind, insbesondere die Gefahren und Schwierigkeiten mit denen die Beaufsichtigung und Einwirkung vom Lande aus, vor allem gegenüber der Binnenschiffahrt verbunden ist.[14]) Zur Seefahrt wird auch die Küstenschiffahrt gerechnet.[15]) Der Erwerb durch die Seefahrt kann nun ein unmittelbarer sein, wenn das Schiff Güter oder Personen befördert, oder ein mittelbarer. Letzteres ist dann anzunehmen, wenn der Erwerb zwar unmittelbar durch eine andere Tätigkeit bewirkt wird, diese letztere aber lediglich durch die Seefahrt ermöglicht wird.[15a])

Ferner sind einzutragen die Lootsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge, sofern sie zur Führung der Reichsflagge befugt sind, d. h. im ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen stehen (§§ 1, 2, 4, 28 in Verbindung mit § 10 des Schutzgebietsgesetzes vom 16. 11. 1900), die seegehenden Lustjachten, die ausschließlich zur Ausbildung von Seeleuten bestimmten Fahrzeuge, die für Rechnung von auswärtigen Staaten oder deren Angehörigen im Inland erbaut sind, endlich Binnenschiffe, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren.[16])

---

[14]) Lewis a. a. O. S. 3; Wagner a. a. O. S. 150; vgl. auch die für den Begriff der „Seefahrt" wichtigen Entscheidungen des RG. 13 Nr. 22; RG. in JW. 1900 S. 314 Nr. 13; ROGH. 16 S. 137; Hanseat. OLG. Hauptbl. 1894 Nr. 42, Hauptbl. 1897 Nr. 30; vgl. ferner Bremische Verordn. v. 21. 12. 1900 (GBl. S. 303); RG. bei Bolze 19 Nr. 31, Gruchot 38 S. 1142.

[15]) Schaps a. a. O. S. 10b; Lewis a. a. O. S. 4 Note 5.

[15a]) vgl. hierzu die bemerkenswerten Ausführungen Pappenheims a. a. O. S. 10ff.

[16]) § 26 a. a. O.; ferner Verordn. v. 1. 3. 1900. Ursprünglich hat man im Entwurf II des Binnenschiffahrtsgesetzes a. F. auch Bestimmungen über die Flaggenführung aufnehmen wollen; der diesbezügliche § 143, welcher lautete: „Bestimmungen über die Flaggenführung der Binnenschiffe können durch kaiserl. Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats getroffen werden", ist aber dann im Bundesrat gestrichen worden

Gehören die aufgeführten Schiffsgattungen fast ausschließlich der Kategorie der Seeschiffe an, so gibt das Binnenschiffahrtsgesetz Anweisungen über die Eintragung von Fahrzeugen, welche der Binnenschiffahrt dienen. Das Gesetz in seiner ursprünglichen Fassung vom 15. 6. 1895 hat durch die Art. 12, 20 des EG. z. HGB. vom 10. 5. 1897 eine tiefeinschneidende Umgestaltung erfahren, welche durch das Bürgerliche Gesetzbuch, das neue Handelsgesetzbuch und das Zwangsversteigerungsgesetz bedingt worden ist.[17]) Der so entstandene neue Text des Binnenschiffahrtsgesetzes ist alsdann in der Bekanntmachung vom 20. 5. 1898 (RGB. 1898 S. 868 ff.) publiziert worden.

Unter Binnenschiffahrt versteht man gemeinhin alles, was nicht ausdrücklich als Seefahrt bezeichnet ist[18]); hierbei ist es unerheblich, ob die Binnengewässer Seen oder Flüsse, natürliche

---

(vgl. auch Begr. S. 130). Durch die angezogene Verordn. v. 1. 3. 1900 sind diesbezügliche Bestimmungen erlassen worden für Binnenschiffe auf der unteren Donau und auf Flüssen in Ostasien.

[17]) Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht I S. 13. Unberührt bleiben nach Art. 20 EG. z. HGB. die landesgesetzl. Vorschriften, nach welchen ein Pfandrecht an einem im Bau begriffenen Schiffe ohne Übergabe des Schiffes durch Eintragung in ein besonderes Register bestellt werden kann, sowie die landesgesetzl. Bestimmungen über die Zwangsversteigerung eines solchen Schiffes. Von diesem landesrechtlichen Vorbehalt hat allein Bremen Gebrauch gemacht, indem es im Bremischen Ausf. G. z. BGB. § 30 bestimmt, daß an einem auf Bremischer Schiffswerft im Bau befindlichen Schiffe von dem Eigentümer ein Pfandrecht bestellt werden kann, sobald das Schiff im Spanten steht und durch Namen oder Nummer an einer bis nach Stapellauf des Schiffes sichtbar bleibenden Stelle in deutlicher und dauernder Weise gekennzeichnet ist. . . Das Schiff ist zum Zweck der Pfandbestellung in ein besonderes Register für Pfandrechte an im Bau befindlichen Schiffen einzutragen (vgl. hierzu auch das Bremische Schiffsverpfändungsgesetz vom 15. 12. 1887; ferner Mittelstein a. a. O. S. 484, 485, sowie ders., Schiffspfandrecht S. 90, 91. vgl. hierzu ferner Pappenheim a. a. O. S. 131 Nr. 3; Gierke a. a. O. S. 1001 II Note 7.

[18]) Entsch. d. ROHG. VI S. 390 ff. XXIV S. 418.

oder künstliche Wasserläufe sind, ob sie im privaten oder öffentlichen Eigentum stehen.[19]) Nach dem zitierten Gesetz sind einzutragen die zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und vom Eigentümer verwendeten Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebfähigkeit, deren Tragfähigkeit mehr als 15000 kg beträgt, ferner sonstige Schiffe mit mehr als 20000 kg Trägfähigkeit (§§ 1, 119 des zit. Ges.) und die etwa nach der Bestimmung der Landesregierung einzutragenden Schiffe von geringerer Tragfähigkeit (§ 128 a. a. O.).[20]) Es kommt mithin nicht wie bei Seeschiffen der Erwerb als das bei der Eintragung ausschlaggebende Moment in Betracht,[21]) sondern es können auch Lustjachten, die dem Fiskus gehören, oder sonstige in amtlichen Diensten stehende Schiffe eingetragen werden. Während bei Seeschiffen die Verpflichtung zur Eintragung darauf beruht, daß die Ausübung des Flaggenrechts bloß eingetragenen Schiffen gewährt wird (§§ 10, 11, 19 des Flaggenges.), ist für Binnenschiffe den Beteiligten die Verpflichtung zur Eintragung unter Androhung von Ordnungsstrafen geboten (§§ 122, 123, 127 a. a. O.); jedoch sind Binnenschiffe von geringerer als der gesetzlichen Tragfähigkeit und Seeschiffe von nicht mehr als 50 cbm Bruttoraumgehalt von der Eintragungspflicht befreit (§ 16 des Flaggenges.).[22]) Auch das Binnenschiffsregister wird in Preußen vom Amtsgericht geführt (§ 120 Abs. 1 BSchG. § 125 FrGG.).[23]) Die Eintragung eines Schiffes ist nur zulässig, wenn die Anmeldung den gesetzlichen Anforderungen entspricht; es muß daher der Eintragung die amtliche Vermessung des Schiffes vorangehen

---

[19]) vgl. Mittelstein, Binnensch. S. 39 unter IV RG. in JW. 1900 S. 351 Nr. 27.

[20]) vgl. hierzu Knitschky a. a. O. S. 783.

[21]) vgl. Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht S. 361.

[22]) vgl. Knitschky a. a. O. S. 784.

[23]) Fischer-Schaefer a. a. O. Nr. 2 S. 539.

(§ 17 des Flaggenges., § 124 BSchG.).[24]) Ein bestimmter Zeitpunkt ist für die Vornahme der Vermessung grundsätzlich nicht vorgeschrieben; nach § 30 der unten zitierten Vermessungsordnung ist indessen die Vermessung der unter dem Vermessungsdeck befindlichen Räume neuer im Bau begriffener Schiffe vorzunehmen, sobald das Vermessungsdeck gelegt ist. Hat die Vermessung im Inlande nicht stattfinden können, so ist diese Tatsache im Schiffsregister zu vermerken; indessen sind diejenigen Angaben über Raumgehalt oder Ladungsfähigkeit, welche sich aus der anderweitigen, insbesondere durch eine ausländische Vermessungsurkunde glaubhaft geführten Nachweise ergeben, mit einem Vermerke über die Art des Nachweises im Register einzutragen.[25]) Hierdurch ist die besonders für das Geschäftsleben sehr bemerkenswerte Möglichkeit gewährt, daß ein Schiff, noch ehe es vollendet ist, eingetragen und auch verpfändet werden kann. In ähnlicher Weise ist gemäß § 124 Nr. 2 BSchG. zur Anmeldung von Binnenschiffen die Tragfähigkeit und bei Dampfschiffen oder sonstigen Schiffen mit eigner Triebkraft die Stärke des Motors anzugeben.

§ 4.

Die juristische Natur des Buchpfandrechts am Schiff.

Wie bereits hervorgehoben,[1]) ist zur Bestellung eines Vertragspfandrechtes am Schiff die Eintragung in das Schiffsregister erforderlich.[2]) Wir bezeichnen daher dieses Pfandrecht

---

[24]) vgl. auch die Schiffsvermessungsordnung vom $\frac{20.\ 6.\ 1888}{1.\ 3.\ 1895.}$

[25]) § 2 der Bekanntmachung vom 10. 11. 1899; vgl. ferner Knitschky a. a. O. S. 784.

[1]) § 1 S. 2.

[2]) Fischer-Schaefer S. 541.

als ein Buchpfandrecht. Das Pfandrecht am Schiff hat in den §§ 1259—1272 BGB. seine Regelung gefunden. Diese Regelung ist indessen keine völlig selbständige. Wenn auch die Vorschriften der §§ 1259—1272 a. a. O. Sondervorschriften [3]) sind, so ist doch schon durch ihre ihm im engen Anschluß an das Mobiliarpfandrecht zugewiesene Stellung im Gesetz [4]) technisch zum Ausdruck gebracht, daß das Schiffspfandrecht als eine Unterart des Mobiliarpfandrechts zu betrachten ist. Dies trifft aber nur mit erheblichen Modifikationen zu; denn während die Verpfändung beweglicher Sachen ausschließlich an die Besitzübertragung geknüpft und nur dadurch äußerlich erkennbar ist,[5]) tritt bei den registrierten Schiffen hierfür die Eintragung des Pfandrechts ins Schiffsregister,[6]) ohne daß dem Pfandgläubiger eine Besitzübertragung des Pfandes gewährt wird.[7]) Es finden ferner die allgemeinen Vorschriften über das Pfandrecht (§§ 1205 bis 1257 BGB.) auf das Schiffspfandrecht nur subsidiär,[8]) d. h. insofern Anwendung, als sich daraus, daß der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen ergeben;[9]) hiernach ist die Zahl der anwendbaren allgemeinen

---

[3]) Mittelstein, Binnensch. Bd. 1 S. 489 oben; Planck Bd. 3 S. 712 Note 1.

[4]) vgl. auch Knitschky S. 789, der es unentschieden läßt, ob das Schiffspfandrecht als eine Unterart des Mobiliarpfandrechts zu betrachten ist, da sich seiner Ansicht nach weitere Folgerungen hieran nicht knüpfen. Gierke a. a. O. S. 1002, III hält das Schiffspfandrecht für ein „Fahrnispfandrecht, das weder Besitz voraussetzt, noch ein Recht auf Besitz gewährt“. Dies steht nicht im Widerspruch mit der im Text ausgeführten Ansicht. Ähnlich Pappenheim a. a. O. S. 144, I.

[5]) § 1205 BGB.

[6]) § 1260 BGB.

[7]) vgl. Mot. III S. 848; Prot. I S. 5688, 5690, 5693; Dernburg Bd. 3 S. 814 Nr. 8a.

[8]) Biermann zu § 1266.

[9]) § 1266 BGB.

Vorschriften des Pfandrechts nur eine beschränkte.[10]) Insofern nimmt also das Schiffspfandrecht eine eigenartige sich der Verpfändung von Immobilien nähernde Stellung ein.[11])

Gegenstand des Buchpfandrechts am Schiff sind nach § 1259 BGB. nur registrierte, d. h. im Schiffsregister eingetragene Schiffe, gleichgültig ob sie See- oder Binnenschiffe sind;[12]) auch Schiffsparten fallen hierunter.[13]) Die Schiffspart wird nach Maßgabe des § 474 HGB. und der §§ 1008 ff. BGB. als ideeller Teil[14]) eines Schiffes angesehen. Von einer Darstellung des Schiffspartenpfandrechts soll jedoch abgesehen werden. Nichtregistrierte Schiffe werden wie Mobilien verpfändet.[15]) Hierbei ist es unerheblich, ob sie eintragungsfähig bezw. eintragungspflichtig sind oder nicht.[16]) Streitig ist hingegen, ob auch auf ein zu Unrecht eingetragenes Schiff die Vorschriften der §§ 1259 ff. BGB. Anwendung finden. Nach dem klaren Wortlaut des § 1259 BGB. muß dies bejaht werden, da hiernach lediglich die bloße Tatsache der Eintragung maßgebend ist und eine Nachprüfung der Eintragungspflichtigkeit nicht gefordert wird. Eine solche würde zudem auch für das Verkehrsleben äußerst störend sein. Die Mehrzahl der Schriftsteller bejaht

---

[10]) vgl. Planck Bd. 3 S. 720, 721 Nr. 1, 2.

[11]) vgl. Dernburg a. a. O. S. 814 Note 8.

[12]) Mittelstein, Binnensch. S. 491 Note 1b.

[13]) § 1272 BGB.; vgl. Gierke a. a. O. S. 1001, VI; ebenda insbesondere Note 6.

[14]) Dernburg a. a. O. S. 813; Mot. III S. 850; Mittelstein, Binnensch. I S. 508, Schiffspfandrecht S. 249.

[15]) §§ 1205—1258 BGB.; vgl. Gierke a. a. O. S. 1002, II; ferner ebenda Note 9.

[16]) Dernburg a. a. O. N. 811 II; Planck III S. 713 Note b; Mittelstein, Binnensch. S. 491, 1c; Schiffspf. S. 92; vgl. auch BSchG. a. F. § 131 Abs. 1 Satz 1; Mot. z. BGB. III S. 847; Denkschrift z. BGB. S. 159.

aus dem angegebenen Grunde die Streitfrage ebenfalls.[17]) Dem vertragsmäßigen Pfandrecht sind die gesetzlichen Pfandrechte gleichgestellt. Das folgt aus § 1257 in Verbindung mit § 1266 BGB., es gilt daher der § 1257 BGB. auch für das Pfandrecht an eingetragenen Schiffen.[18]) Gegen eine solche Anwendung des § 1257 spricht sich vornehmlich Schaps[19]) aus, der von der Ansicht ausgeht, daß dann auch das gesetzliche Pfandrecht der Eintragung bedürfen würde. Schaps übersieht aber hierbei, daß der § 1257 nicht von der Entstehung eines gesetzlichen Pfandrechts, sondern von einem kraft Gesetzes entstandenen Pfandrecht handelt. Die gesetzlichen Pfandrechte an einem registrierten Schiff bedürfen daher zu ihrer Entstehung keiner Eintragung.[20]) Hieraus kann jedoch nicht etwa der Schluß hergeleitet werden, daß die Eintragung des gesetzlichen Pfandrechts überhaupt unzulässig wäre. Eine derartige Eintragung ist wohl denkbar und zulässig; nach den oben ausgeführten Grundsätzen könnte ihr ein rechtlicher Wert aber nicht beigemessen werden; sie ist praktisch daher ohne Bedeutung. Gesetzliche Schiffspfandrechte sind das Pfandrecht der Schiffsgläubiger am Schiff und dessen Zubehör (§§ 755—758 HGB.), das Pfandrecht des Verfrachters im Seehandel (§§ 623, 674 HGB.), des Vergütungsberechtigten im Falle der großen Haverei (§§ 728, 731 HGB.), der Gläubiger wegen der Bergungs- und Hilfskosten (§ 751 HGB., §§ 20, 21 der Strandungsordnung vom 17. 5. 1874); bei der Binnenschiffahrt das Pfandrecht des Gläubigers wegen der Bergungs- und Hilfskosten (§ 97 d. Ges.

---

[17]) Planck III S. 713 Note 2; Biermann zu § 1259 Note 1; Mittelstein, Binnensch. Bd. 1 S. 492c; a. M. für zu Unrecht eingetragene Binnenschiffe Knitschky S. 781.

[18]) So Planck Bd. 3 S. 721 Note 3i; Knitschky S. 806, 807; Mittelstein, Binnensch. I S. 488; Pappenheim a. a. O. S. 204 ff.

[19]) a. a. O. S. 17.

[20]) vgl. die in Note 18 zit. Schriftsteller.

v. 20. 5. 1898), des Vergütungsberechtigten im Falle der großen Haverei (§ 89 a. a. O.) und der Schiffsgläubiger (§ 103 a. a. O.). Das bürgerliche Recht kennt dann noch das gesetzliche Pfandrecht des Unternehmers an den von ihm hergestellten oder ausgebesserten Schiffen des Bestellers, sofern er diese bei der Herstellung oder Ausbesserung in seinem Besitz hat.[21]) Letzteres ist dann stets anzunehmen, wenn das Schiff sich auf seiner Werft befindet.[22]) Auch das auf Grund der §§ 54, 110 FrGG. auf Ersuchen des Vormundschaftsgerichtes in das Schiffsregister einzutragende Pfandrecht ist ein gesetzliches.[22a])

In Ergänzung der materiellen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über das Schiffspfandrecht ist in den §§ 100—124 des FrGG. das Verfahren der Eintragung von Schiffspfandrechten in das Schiffsregister geregelt, und zwar unter Anlehnung an die Bestimmungen der Grundbuchordnung.

Das Verhältnis des Buchpfandrechts zur Forderung ist streng akzessorischer Natur.[22b]) Das ist einerseits mit Knitschky mit Recht „aus dem Fehlen jeder ausdrücklichen Anerkennung des Eigentümerpfandrechts" zu folgern;[23]) andererseits ergibt sich diese Ansicht aus einer Reihe positiver Bestimmungen, welche gemäß § 1266 BGB. Platz greifen. So kann der Verpfänder, der nicht zugleich persönlicher Schuldner ist, die diesem zustehenden Einreden gegenüber dem Pfandgläubiger erheben und verliert sie nicht trotz des Verzichtes des persönlichen Schuldners.[24]) Der Verpfänder kann auch wie ein Bürge die Befriedigung des Gläubigers verweigern, solange ihm das Recht zusteht, das seiner Verbindlichkeit zugrundeliegende Rechtsgeschäft anzufechten

---

[21]) § 647 BGB.
[22]) Mittelstein, Binnensch. I S. 488.
[22a]) vgl. Pappenheim a. a. O. S. 201, IV.
[22b]) Ebenso Pappenheim S. 155, I.
[23]) Knitschky S. 794, 795.
[24]) § 1211 BGB.

und solange sich der Gläubiger durch Aufrechnung gegen eine fällige Forderung des persönlichen Schuldners befriedigen kann.[25]) Die akzessorische Natur des Schiffspfandrechts geht auch daraus hervor, daß mit der Übertragung der diesem zugrundeliegenden Forderung auch das Pfandrecht auf den neuen Gläubiger übergeht, während andererseits das Schiffspfandrecht nicht ohne die Forderung übertragen werden kann.[26])

Das Buchpfandrecht am Schiff erlischt in seiner Eigenschaft als Mobiliarpfandrecht grundsätzlich mit der Forderung, für welche es besteht,[27]) ebenso durch Ausschließung des Überganges des Pfandrechts bei Übertragung der Forderung,[28]) durch rechtsgeschäftliche Aufhebung,[29]) durch Züsammentreffen von Pfandrecht und Eigentum in einer Person[30]) und durch Untergang des Schiffes.[31]) Das Pfandrecht kann an einem oder mehreren Schiffen bestehen; im letzteren Falle haftet jedes Schiff für die ganze Forderung.[32]) Der Verpfänder kann den eingetragenen Pfandgläubiger auch durch Hinterlegung oder Aufrechnung befriedigen;[33]) ist der Verpfänder nicht zugleich persönlicher Schuldner, so geht die Forderung in Höhe der Befriedigung auf ihn über;[34]) Der Übergang der Forderung kann jedoch

---

[25]) §§ 1211, 770 BGB.

[26]) § 1250 BGB. Beim Gläubigerwechsel ist eine Umschreibung in das Schiffsregister nicht vorgeschrieben, aber angebracht, weil hierdurch unberechtigte Verfügungen des Rechtsvorgängers vereitelt bezw. erschwert werden (so mit Recht nach Knitschky S. 799).

[27]) § 1252 BGB.

[28]) § 1250 Abs. 2 BGB.

[29]) § 1255 BGB.

[30]) § 1256 BGB.

[31]) Knitschky S. 818 unter 7; Pappenheim a. a. O. S. 262, 263.

[32]) §§ 1266, 1222, 1230 BGB.; Knitschky S. 798.

[33]) § 1224 BGB.

[34]) § 1225 BGB.

nicht zum Nachteil des Gläubigers geltend gemacht werden,[35] und es bleiben Einwendungen des persönlichen Schuldners aus einem zwischen ihm und dem Verpfänder bestehenden Rechtsverhältnis unberührt.[35]

Wird das Schiff veräußert, so kann jeder, der dadurch ein Recht an diesem verlieren würde, den Pfandgläubiger befriedigen, sobald der Schuldner zur Leistung berechtigt ist.[36]

Bestritten ist, ob die allgemeinen Sicherungsrechte der §§ 1219, 1220 BGB. auch dem Schiffspfandgläubiger zustehen. Der Wortlaut des § 1219 BGB. scheint dies zu verneinen, da nach ihm die notwendige Voraussetzung hierzu der Besitz des Schiffes ist. Demgemäß spricht auch die herrschende Ansicht dem Schiffspfandgläubiger diese Rechte ab. Dies erscheint aber unbillig; denn der Hypothekengläubiger[37] und der Mobiliarpfandgläubiger sind gegen drohende Beeinträchtigungen ihrer Rechte geschützt, während man dem in weniger sicherer Lage befindlichen Schiffspfandgläubiger diesen Schutz versagen würde. Nun will zwar Biermann[38] dem Gläubiger durch den Erlaß einer einstweiligen Verfügung (§ 940 ZPO.), Neumann[39] ihm mit der Klage aus § 1227 BGB. helfen. Beide Wege sind aber unzulänglich, wenn die Gefährdung von dem Verpfänder selbst ausgeht. Schon aus diesem praktisch häufig vorkommenden Grunde ist eine Ausdehnung der allgemeinen Sicherungsrechte der §§ 1219, 1220 BGB. auf den Schiffspfandgläubiger dringend geboten.

Ferner ist streitig, ob und in welchem Umfange eventuell der Schiffspfandgläubiger gegen Beeinträchtigungen den Schutz des gewöhnlichen Mobiliarpfandgläubigers nach Maßgabe des

---

[35]) § 774 BGB.

[36]) § 1249 BGB.

[37]) §§ 1133—1135 BGB.

[38]) Kommentar zum BGB. Anm. zu § 1266.

[39]) Anm. 2 zu § 1266.

§ 1227 BGB. genießt. Gegen Schaps[40]) und Loewe,[41]) welche dem Gläubiger die Klage aus § 1227 BGB. versagen, halten sie Biermann[42]) und Knitschky[43]) — allerdings mit erheblichen Einschränkungen — für anwendbar, indem sie dem Gläubiger die Eigentumsfreiheitsklage aus § 1004 BGB. zubilligen. Diese Ansicht hilft fraglos einem praktischen Bedürfnis ab. Dem Gläubiger die Klage aus § 1227 BGB. ganz zu versagen, wie Schaps und Loewe es tun, erscheint unbillig, sie ihm ganz zu gewähren, nicht angängig, da der Schiffspfandgläubiger keinen Anspruch auf Besitz hat. Bei der Eigentumsfreiheitsklage aus § 1004 BGB. gehört der Besitz des Klägers indessen nicht zur Klagevoraussetzung, es steht ihrer Anwendung durch den Schiffspfandgläubiger daher nichts im Wege. Durch diese Klage wird dem Pfandgläubiger nicht nur die Möglichkeit gewährt, das Schiff gegen unbefugte Eingriffe und Beeinträchtigungen Dritter zu schützen, sondern er kann auch fälschlich behaupteten Schiffsgläubigerrechten wirksam entgegentreten. Bei allen derartigen Rechtsstreitigkeiten muß der Pfandgläubiger jedoch den vollen Beweis für das Bestehen seines Rechtes führen, da ihm bei der Ermangelung des Besitzes die Rechtsvermutung des § 1006 BGB. nicht zu statten kommt.[44])

Nach § 1229 BGB. ist ferner eine vor dem Eintritt der Verkaufsberechtigung getroffene Vereinbarung, nach welcher dem Pfandgläubiger, falls er nicht oder nicht rechtzeitig befriedigt wird, das Eigentum an der Sache zufallen oder übertragen werden soll, nichtig. Ob diese Vorschrift auch auf das Buchpfandrecht am Schiff Anwendung findet, ist äußerst bestritten.

---

40) a. a. O. S. 24.
41) a. a. O. S. 318.
42) Anm. zu § 1266.
43) S. 805 ff.
44) Knitschky S. 806.

Neumann und Schaps halten sie für ausgeschlossen, während Knitschky sie billigt.[45] Die Ansicht von Neumann und Schaps ist insofern unzutreffend als sie übersehen, daß die Vereinbarung der lex commissoria mit dem Besitz des Faustpfandgläubigers in keinem Zusammenhange steht und daß für die Hypothek Entsprechendes gilt.[46] Freilich kann beim Buchpfandrecht am Schiff von einer Verkaufsberechtigung nicht die Rede sein; indessen erscheint gerade aus diesem Grunde dieses Moment als unwesentlich. Fraglich bleibt nur noch, wann die Befriedigung des Gläubigers durch Übertragung des Eigentums gestattet ist, ob schon mit der Fälligkeit der Forderung oder erst nach Erlangung eines vollstreckbaren Titels. Die Praxis neigt zur letzteren Ansicht, der u. E. auch der Vorzug zu geben ist da sie ein eventuell ungerechtfertigtes Vorgehen des Gläubigers verhindert.

§ 5.

Begründung und Entstehung des Buchpfandrechts am Schiff.

Die rechtswirksame Begründung des Buchpfandrechts am Schiff setzt zunächst wie jede Verpfändung beweglicher Sachen, die Einigung des Eigentümers und des Gläubigers darüber voraus, daß dem letzteren das Pfandrecht zustehen soll.[1] Es tritt jedoch hier die besondere Maßgabe hinzu, daß die Einigung vor der Eintragung des Pfandrechts in das Schiffsregister bindend wird, erst durch gerichtliche oder notarielle Beurkundung oder dadurch, daß die Einigung vor der Registerbehörde erfolgt oder bei dieser eingereicht wird, oder durch die Aushändigung

[45]) Wie 44.

[46]) § 1149 BGB.

[1]) § 1260 BGB.

einer den §§ 106, 107 FrG. entsprechenden Eintragungsbewilligung oder endlich durch die Eintragung selbst.[2]) Ist die Einigung bindend geworden und der Antrag auf Eintragung im Schiffsregister gestellt, so wird sie durch eine etwa nachträglich eintretende Verfügungsbeschränkung des Schiffseigentümers nicht unwirksam.[3])

Für den Fall, daß der Verpfänder nicht der tatsächliche Eigentümer des Schiffes ist, erlangt nach der herrschenden Ansicht auch der gutgläubige Erwerber trotz der erfolgten Eintragung kein Pfandrecht.[4]) Der Pfandgläubiger kann sich alsdann nicht auf die Eintragungen im Schiffsregister berufen, da dieses, wie bereits ausgeführt, im Gegensatz zum Grundbuch nur hinsichtlich der Pfandrechte in einem beschränkten Maße öffentlichen Glauben genießt.[5])

Die gegenteilige Ansicht vertritt allein Boyens,[6]) der aus § 1266 BGB. in Verbindung mit § 1207 BGB. den Schutz des gutgläubigen Erwerbers eines eingetragenen Pfandrechts herleiten will. Der Anwendung des § 1207 BGB. widersprechen indessen die in diesem Paragraph angezogenen §§ 932, 934 BGB., wonach der Erwerber den Besitz des Pfandgegenstandes erlangt haben muß. Diesen erlangt der Schiffspfandgläubiger jedoch nie; es liegt mithin in diesem Falle gerade der im § 1266 BGB. behandelte Ausnahmefall vor.[7]) Freilich läßt

---

[2]) §§ 873 Abs. 2 1260 BGB.; Pappenheim a. a. O. S. 147; vgl. auch ebenda Note 5.

[3]) §§ 878, 1260 BGB.; vgl. auch KO. § 15 Satz 2; ferner Pappenheim a. a. O. S. 148.

[4]) Knitschky S. 791; Aust S. 35.

[5]) vgl. hierzu Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts 1898 S. 173; Mot. z. BGB. Bd. 3 S. 847 unter 2; Pappenheim a. a. O. S. 149 Note 5.

[6]) Lewis-Boyens S. 193; offenbar bez. des 1. Entw. zum BGB. auch Mittelstein S. 95.

[7]) Knitschky S. 792.

sich hierbei nicht verkennen, daß in der von der herrschenden Ansicht vertretenen Auffassung eine große Härte dem gutgläubigen Erwerber gegenüber liegt, welche mit dem sonst im Bürgerlichen Gesetzbuch ausgesprochenen Grundsatz von Treu und Glauben in Widerspruch steht. Da aber die Motive[8]) aus praktischen Gründen[9]) den Eintragungen im Schiffsregister den öffentlichen Glauben versagen, haben sie damit zu erkennen gegeben, daß der Pfandgläubiger sich über die Eigentümerqualität des Verpfänders selbst vergewissern und daß er jede in dieser Beziehung von ihm begangene Fahrlässigkeit tragen muß. Auch hieraus ergibt sich u. E. die Ablehnung der Boyensschen Ansicht.

Nicht erforderlich ist hingegen, daß der Eigentümer zur Zeit der Eintragung als solcher im Schiffsregister eingetragen ist, und ebensowenig ist der Gebrauch bestimmter Worte für die materielle Einigung vorgeschrieben; es genügt vielmehr zur Einigung vollständig, wenn der auf die Rechtsänderung gerichtete Parteiwillen in unzweideutiger Weise zum Ausdruck gelangt.

Die nicht unbestrittene Frage, ob aus dem dinglichen Vertrage auf Bewilligung der Eintragung geklagt werden kann, ist nach § 894 ZPO. zu bejahen;[10]) hiernach gilt die Bewilligung der Eintragung seitens des Beklagten mit der Rechtskraft des Urteils als abgegeben,[11]) und der Gläubiger kann unter Vorlegung des Urteils die Eintragung beantragen. Gerät der Eigentümer vor der Eintragung des Pfandrechts, aber nach Eintragung einer Vormerkung zum Schutze des Anspruchs auf Eintragung

---

[8]) Bd. 3 S. 847.

[9]) vgl. Aust S. 34 Note 19.

[10]) Nach Ansicht von Hellwig, Klagrecht und Anspruch S. 445 ff. ist die Klage eine Leistungsklage.

[11]) vgl. hierzu Schöninger, Jahrb. f. württemberg. Rechtspflege 12 S. 254 ff.; Mannhardt, Hanseat. Gerichtszeitung 1900, 78 ff. RG. in der JurW. 1901, 308; ebenso Pappenheim a. a. O. S. 151.

(§§ 941, 942 ZPO.) in Konkurs, so kann der Gläubiger von dem Konkursverwalter die Eintragungsbewilligung nach Maßgabe des § 24 KO. beanspruchen.

Als zweites Erfordernis zur Begründung des Buchpfandrechts am Schiff kommt die Eintragung in Betracht. Der Zweck der letzteren ist, wie bereits erwähnt, lediglich in dem praktischen Bedürfnis zu suchen, durch sie die Tradition zu ersetzen und dem Verpfänder den Besitz des Schiffes zu belassen.[12]) Die Eintragung setzt als Ordnungsvorschrift voraus, daß der Eigentümer als Berechtigter im Schiffsregister eingetragen ist;[13]) sie soll ferner nur auf Antrag dessen erfolgen,[14]) dessen Recht von der Eintragung betroffen wird oder zu dessen Gunsten sie erfolgen soll, und zwar mit genauer Angabe des Zeitpunktes des Einganges. An die Stelle des Antragsberechtigten kann auch der Notar treten, der die zur Eintragung erforderliche Erklärung beurkundet oder beglaubigt hat.[15]) Stets muß sich indessen der Antrag auf eine Eintragungsbewilligung des Eigentümers stützen, die vor der Registerbehörde zu Protokoll erklärt oder durch öffentliche oder öffentlich beglaubigte Urkunden nachgewiesen werden muß.[16]) In der Eintragungsbewillung oder in dem diese ersetzenden Eintragungsantrag müssen der Name und die Ordnungsnummer, unter der das Schiff im Schiffsregister ein-

---

[12]) Mot. III S. 847. Denselben Zweck verfolgte zweifellos das ALR. mit der sogen. symbolischen Besitzübertragung.

[13]) § 111 FrGG. Von dieser Vorschrift sieht das Gesetz ab, wenn derjenige, dessen Recht von der Eintragung betroffen wird, Erbe des eingetragenen Berechtigten ist und der Eintragungsantrag durch die Bewilligung des Erblassers oder eines Nachlaßpflegers oder durch einen gegen den Erblasser oder Nachlaßpfleger vollstreckbaren Titel begründet wird (§§ 101, 111 FrGG.); vgl. hierzu die Ausführungen Pappenheims a. a. O. S. 151 ff.

[14]) § 100 FrGG.

[15]) § 100 FrGG.

[16]) § 101 FrGG.; vgl. auch §§ 107, 108 FrGG.

getragen ist, sowie die in Reichswährung einzutragenden Geldbeträge angegeben werden.[17])

In Ausnahmefällen erfolgt die Eintragung auch ohne Eintragungsbewilligung. Dies geschieht in allen denjenigen Fällen, in denen nach gesetzlicher Vorschrift eine Behörde befugt ist, die Registerbehörde um eine Eintragung zu ersuchen. Die Eintragung erfolgt alsdann nur auf Grund des Ersuchens der Behörde.[18])

Die Eintragung soll den Beteiligten bekannt gemacht und baldtunlichst bei Seeschiffen auf dem Schiffszertifikat, bei Binnenschiffen auf dem Schiffsbriefe vermerkt werden.[19])

Werden, wie dies in der Praxis häufig ist, mehrere Schiffe mit einem Pfandrecht belastet oder ein Schiff nachträglich mit einem schon an einem anderen Schiffe bestehenden Pfandrechte, so ist die Mitbelastung der übrigen von Amts wegen auf dem Blatte jedes Schiffes erkennbar zu machen.[20]) — Nun sind jedoch Fälle denkbar, in denen trotz erfolgter Eintragung das Pfandrecht aus materiellen Gründen nicht zur Entstehung gelangt. Dies ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die der Verpfändung zugrundeliegende Forderung oder die Einigung nichtig oder die Eintragungsbewilligung rechtsunwirksam ist.[21]) Hat in diesen Fällen die Registerbehörde bei Vornahme der Eintragung — insbesondere bei Erkennbarkeit des Mangels den gesetzlichen Vorschriften zuwidergehandelt, so ist sie verpflichtet, gemäß § 119 FrGG. von Amts wegen einen Widerspruch einzutragen. Nach § 1263 BGB. ist ferner der Betroffene in allen denjenigen Fällen, in welchen der Inhalt des Schiffsregisters mit der wirklichen Rechtslage nicht im Einklange steht,

---

17) § 106 FrGG.

18) § 110 FrGG.; vgl. auch § 54 Abs. 2 FrGG.

19) §§ 120, 121 FrGG.

20) § 116 FrGG.

21) Knitschky S. 793.

berechtigt, die Berichtigung des Registers nach den für die Berichtigung des Grundbuchs geltenden Bestimmungen der §§ 894, 895, 897, 898 BGB. herbeizuführen.

Als den Ort, wo alle Eintragungen vorgenommen werden sollen, bestimmt das Gesetz das Registeramt des Heimathafens, d. i. desjenigen Hafens, von dem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll.[22]) Maßgebend für den Erlaß dieser Bestimmung war der Gedanke, daß sich für die Zuständigkeit des Registeramtes bei der Beweglichkeit der Schiffe eine den Grundstücken entsprechende Vorschrift von selbst verböte.

Als drittes Erfordernis zur Bestellung eines Pfandrechts am eingetragenen Schiff verlangt das Gesetz eine Geldforderung, und zwar nur eine solche. Daß jede andere Forderung ausgeschlossen ist, erhellt aus der strikten Fassung des § 1260 Abs. 2 BGB., wonach in der Eintragung der Gläubiger und der Geldbetrag der Forderung angegeben werden müssen.[23])

Auch in dieser Vorschrift zeigt das Buchpfandrecht eine Annäherung an die Hypothek.[24])

Um die Freiheit der Kreditgewährung nicht unnötig einzuengen, ist es jedoch zulässig, entsprechend der Maximalhypothek des § 1190 BGB., nur den Höchstbetrag einzutragen, bis zu dem das Schiff haften soll, vorbehaltlich der endgültigen Feststellung der Forderung.[25]) Ist die Forderung verzinslich, so müssen die Zinsen in den Höchstbetrag miteingerechnet werden.

---

[22]) § 6 Flaggenges.; (vgl. auch österr. Ges. vom 7. 5. 1879 § 4; Merchant, stripping act v. 1854 sect 33); Fischer-Schaefer S. 540 unter 2.

[23]) vgl. für das ehemalige Hamburgische Recht Mittelstein S. 65 Note 41. Nicht erforderlich ist indessen, daß der wirkliche Geldbetrag angegeben werden muß; es genügt die Angabe eines Geldbetrages überhaupt (vgl. Pappenheim a. a. O. S. 153).

[24]) Fischer-Henle Anm. 4 zu § 1260 BGB.

[25]) § 1271 Abs. 1 BGB.

Stellt die Geldforderung sich ferner als eine Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber dar, so ist zur wirksamen Bestellung des Pfandrechts die bloße einseitige Erklärung des Eigentümers gegenüber der Registerbehörde und die Eintragung in das Schiffsregister ausreichend.[26]) Eine Form ist für die Abgabe der Erklärung nicht vorgeschrieben; es muß aber die Urkunde vorgelegt und die Eintragung auf ihr unter kurzer Bezeichnung des Inhalts derjenigen Eintragungen, welche dem Pfandrecht im Range vorgehen oder gleichstehen, vermerkt werden.[27]) Bei Teilschuldverschreibungen auf den Inhaber braucht nur der Gesamtbetrag der Forderung unter Angabe der Anzahl, des Betrages und der Bezeichnung der Teile eingetragen zu werden.[28]) Zur Übertragung des Pfandrechts für die Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber ist die Übergabe der zur Abtretung der Forderung in Frage kommenden Urkunden notwendig.

Bei diesem Inhaberpfandrecht sowohl wie bei einer Pfandbestellung für die Forderung aus einem Wechsel oder aus einem anderen indossablen Papier kann für den jeweiligen Gläubiger ein Vertreter bestellt werden, welcher die gesetzliche Befugnis hat, mit Wirkung für und gegen jeden späteren Gläubiger Bestimmungen und Verfügungen über das Schiffspfandrecht zu treffen und den Gläubiger bei der Geltendmachung des Schiffspfandrechts zu vertreten.[29]) Die Bestellung des Vertreters ist jedoch erst mit der Eintragung in das Schiffsregister wirksam.

Ob auch der Umfang der Verfügungsbefugnis durch Eintragung im Schiffsregister begrenzt sein muß, ist fraglich, aber im Interesse der Rechtssicherheit durchaus geboten, da der Vertreter nicht nur die Rechte des Gläubigers, sondern auch die

---

[26]) §§ 1270, 1188 BGB.

[27]) §§ 112 Abs. 1, 120 Abs. 2 FrGG.

[28]) § 117 FrGG.

[29]) §§ 1189, 1270 BGB.

des Eigentümers wahrzunehmen hat,[30]) und eine eventuelle Ausübung dieser Rechte wider Treu und Glauben naheliegend ist. Der verpfändende Eigentümer kann von dem Vertreter innerhalb des Rahmens der ihm zustehenden Befugnisse die Vornahme aller derjenigen Verfügungen verlangen, die er von dem Gläubiger zu fordern berechtigt ist.[31]) Alsdann bedarf es einer Vorlegung der Schuldurkunde nicht bei allen ferneren Eintragungen, welche sich auf das Pfandrecht beziehen und auf Grund der Bewilligung des Vertreters oder einer gegen ihn erlassenen gerichtlichen Entscheidung bewirkt werden sollen.[32])

Die Bestellung des Vertreters für den Gläubiger einer Forderung aus indossablen Papieren ist richtiger Ansicht[33]) nach an die Zustimmung des Gläubigers, ihre Aufhebung an die Einwilligung aller Beteiligten geknüpft. Dagegen ist der Schiffseigentümer berechtigt, die Bestellung des Vertreters allein vorzunehmen, wenn diese gleichzeitig mit der Eintragung des Schiffspfandrechts für eine Inhaberforderung erfolgt.[34])

Über die rechtliche Stellung des Vertreters gehen die Ansichten ebenso auseinander wie über die des Konkursverwalters, Testamentvollstreckers usw. Neumann[35]) billigt ihm nur eine formale Vertretungsmacht zu und statuiert für ihn im Verhältnis zu den Gläubigern eine Geschäftsbesorgungspflicht. Diese Ansicht stellt sich indessen als eine den praktischen Zwecken des Vertreters völlig widersprechende dar; denn letzterer müßte sich vor Vornahme einer Rechtshandlung mit den ihm meist unbe-

---

[30]) vgl. Planck Bd. 3 S. 617 Anm. 2; für eine Bejahung der Frage sprechen sich aus u. a. Turnau-Förster Bd. 1 S. 755; Planck Bd. 3 S. 620.

[31]) §§ 1189, 1270 BGB.

[32]) §§ 112 Abs. 2 FrGG.

[33]) Knitschky S. 797.

[34]) Neumann Anm. 1 zu § 1189 BGB.

[35]) a. a. O. Anm. 2, 3.

kannten Inhabern der Schuldbriefe ins Einvernehmen setzen, wodurch die Bedeutung der ganzen Maßregel vereitelt würde. Während Endemann[36]) dem Vertreter zur Wahrnehmung der Rechte der Gläubiger die Verwaltung eines dinglichen Rechtsgeschäfts führen läßt, wollen Planck[37]) und Turnau-Förster[38]) ihm dieselbe Rechtsstellung gewähren, wie die des Vertreters einer geschäftsfähigen Person. Diese Ansicht erscheint als die richtige; denn „durch die Zulässigkeit einer solchen Vertretung ist den großen Schiffahrtsgesellschaften ein Weg eröffnet, sogen. Prioritätsanleihen aufzunehmen, für welche die der Gesellschaft gehörigen Schiffe verpfändet werden.“ [38a])

Zu diesem Behufe muß aber die Vertretungsmacht des Treuhänders eine nicht zu eng umgrenzte sein.

Als Buchpfandrecht am Schiff kann auch das Arrestpfandrecht in Frage kommen. Der Arrest findet nach § 916 ZPO. statt zur Sicherung der Zwangsvollstreckung in das Schiff wegen einer Geldforderung oder wegen eines Anspruchs, welcher in eine Geldforderung übergehen kann. Hieraus ergibt sich die Zulässigkeit des Arrestes „wegen jedes vermögensrechtlichen Anspruchs, da immer der Erfüllungsanspruch sich in einen Anspruch auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung verwandeln kann.“ [39]) Eine Ausnahme findet statt bei segelfertigen (zum Abgehen fertigen) Schiffen; diese dürfen nicht mit Arrest belegt werden,[40]) es sei denn, daß die Schuld, derentwegen der Arrest stattfinden soll, zum Behufe der bevorstehenden Reise eingegangen ist.[41])

---

[36]) Sachenrecht S. 522.

[37]) Bd. 3 S. 620.

[38]) Bd. 1 S. 755.

[38a]) Dernburg III S. 812.

[39]) Fischer-Schaefer S. 158; auch betagte oder bedingte Ansprüche rechnen die beiden Autoren hierunter.

[40]) § 482 HGB.; vgl. Fischer-Schaefer S. 162.

[41]) § 482 HGB.

Die Vollziehung des Arrestes wird, wie bei beweglichen Sachen, durch Pfändung bewirkt.[42] Während aber sonst der Schuldner das Schiff in seinem Besitze behält, muß er es hier an den Gerichtsvollzieher herausgeben,[43] weil es, wie Knitschky[44] meint, „wahrscheinlich ist, daß es demnächst zu einer Zwangsversteigerung kommt, die ihm den Besitz doch endgültig entziehen würde." Mit der Pfändung des Schiffes erwirbt der Gläubiger ein Pfandrecht. Dieses, das sogen. Arrestpfandrecht, wird nur auf Antrag des Gläubigers in das Schiffsregister eingetragen,[44a] und zwar gilt der im Arrestbefehl festgestellte Geldbetrag als Maximalbetrag für die Haftung des Schiffes. Auf das Arrestpfandrecht finden im übrigen die besonderen Vorschriften des Buchpfandrechts Anwendung.[45]

Aus der früheren Erörterung, daß das Buchpfandrecht am Schiff ein vertragsmäßiges Pfandrecht ist, kann indessen nicht als argumentum e contrario der Schluß hergeleitet werden, daß jedes vertragsmäßige Pfandrecht am eingetragenen Schiff auch ein Buchpfandrecht ist. So beruht beispielsweise das Pfandrecht des Bodmereigläubigers ebenfalls auf Vertrag; jedoch finden auf dieses nicht die Bestimmungen der §§ 1259 ff. BGB., sondern die der §§ 679 ff. HGB. Anwendung.[46]

---

[42]) Fischer-Schaefer S. 161; Pappenheim a. a. O. S. 200, III.

[43]) Nach § 90 der Hamburg-Instruktion für das Gerichtsvollzieheramt muß der Gerichtsvollzieher die Pfändung durch Anlegung der Kette um den Mast kenntlich machen.

[44]) S. 790.

[44a]) Pappenheim a. a. O. S. 201.

[45]) § 931 Abs. 3 ZPO.; vgl. auch Fischer-Schaefer S. 541.

[46]) vgl. hierzu die Ausführungen von Aust a. a. O. S. 43.

§ 6.

Umfang der Haftung des Schiffes.

Der Umfang der Haftung eines eingetragenen Schiffes ist von derjenigen beweglicher Sachen verschieden. Denn während diese nach Maßgabe des § 1210 BGB. für die Forderung in ihrem jeweiligen Bestande haften, haftet das eingetragene Schiff für den eingetragenen Betrag der Forderung und für die Zinsen nach dem eingetragenen Zinssatze.[1]) Nach dieser Bestimmung erscheint eine Haftung für Vertragsstrafen, wie sie § 1210 BGB. für bewegliche Sachen für zulässig erklärt, ausgeschlossen; indessen wird, wie auch Knitschky[2]) mit Recht annimmt, eine solche nach Maßgabe des § 1204 Abs. 2 BGB. dadurch geschaffen werden können, daß ein Maximalpfand bestellt wird.

Ein Anklang an die Bestimmungen des Immobiliarrechts findet sich in der Vorschrift der §§ 1264, 1118 BGB., wonach das Schiff für die gesetzlichen Zinsen der Forderung sowie für die Kosten der Kündigung und der die Befriedigung aus dem Schiffe bezweckenden Rechtsverfolgung wie ein Grundstück haftet. Zu den gesetzlichen Zinsen sind vor allem die Verzugszinsen (§§ 288, 289 BGB.) zu rechnen; ferner Prozeßzinsen für den Fall, daß der Eigentümer persönlicher Schuldner ist (§ 291 BGB.); ebenso fällt hierunter die Verzinsung des Kaufpreises (§ 452 BGB.) und die Vergütung aus dem Werkvertrage (§ 641 Abs. 2 BGB.). Hinsichtlich der Kosten der Kündigung beschränkt sich indessen die Haftung richtiger Ansicht nach nur auf die notwendigen Kosten,[3]) also auf die der Zustellung des Kündigungsschreibens, des Briefes, der Legitimationsurkunden, des Kündigungsver-

---

[1]) § 1264 Abs. 1 BGB. Mit Recht bezeichnet daher Pappenheim a. a. O. S. 162 die Realisierung des Schiffspfandrechtes als mit derjenigen der Hypothek übereinstimmend.

[2]) S. 801.

[3]) vgl. Planck, Sachenrecht S. 468 Anm. 2.

treters und, wenn die Umstände es erheischen,[4]) auch auf die der Gebühren und Auslagen des mit der Kündigung betrauten Anwalts. Wird der zum Zwecke der Befriedigung gestellte Antrag auf Zwangsversteigerung zurückgenommen, so haftet das Schiff nicht für die hieraus entstandenen Kosten.[5])

Besteht das Buchpfandrecht für eine unverzinsliche Forderung oder für eine Forderung, deren Zinssatz niedriger als fünf vom Hundert ist, so ist eine nachträgliche Parteivereinbarung dahingehend zulässig, daß das Schiff für Zinsen bis zu fünf vom Hundert hafte;[6]) der Zustimmung der im Range Gleichstehenden oder Nachstehendberechtigten bedarf es hierzu nicht.

Außer dem Schiff haftet auch dessen Zubehör.[7]) In dieser ausdrücklichen Bestimmung ist ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Buchpfandrecht am Schiff und dem gewöhnlichen Mobiliarpfandrecht zu erblicken; denn für das letztere ist eine Haftung des Zubehörs der Pfandsache nur im Zweifelsfalle anzunehmen.[8]) Unter Zubehör versteht das bürgerliche Recht[9]) bewegliche Sachen, die ohne Bestandteile der Hauptsache zu sein, dem wirtschaftlichen Zwecke der Hauptsache zu dienen bestimmt[10]) sind und zu ihr in einem dieser Bestimmung entsprechenden räumlichen Verhältnisse stehen.[11]) Die Zubehöreigenschaft einer

---

[4]) z. B. wenn der Auftraggeber durch Krankheit außerstande ist, zu kündigen und deshalb einen Anwalt mit der Vornahme der Kündigung beauftragen muß.

[5]) §§ 1264, 1118 BGB.

[6]) § 1264 Abs. 2 BGB.

[7]) § 1265 BGB.

[8]) Fischer-Henle Anm. 1 zu § 1212 in Verbindung mit § 314 BGB.

[9]) § 97 Satz 1 BGB.

[10]) vgl. hierzu Kohler in Iherings Jahrb. Bd. 26 S. 68ff.; ferner Mittelstein S. 41.

[11]) Diese Auffassung stimmt im wesentlichen mit der gemeinrechtlichen überein; vgl. Dernburg, Pand. Bd. 1 6. Aufl. S. 173, 174; vgl. auch Mot. z. BGB. Bd. 3 S. 64.

Sache gilt jedoch als ausgeschlossen, wenn sie im Verkehr nicht als Zubehör angesehen wird.[12]) In richtiger Auslegung dieser Bestimmungen werden hiernach als Zubehör anzusehen sein „Anker, Ankerketten, Logge, Kompasse, ferner (nach Kohler und Lewis) Kanonen, sofern sich diese dauernd auf dem Schiffe befinden und zur Verteidigung oder Abgabe von Signalen bestimmt sind".[13]) Man wird diese Ansicht für um so zutreffender erachten müssen, als das Reichsgericht in der Auslegung des Zubehörbegriffes ziemlich weit geht; so hat es erst in einer seiner jüngsten Entscheidungen[14]) Gondeln als Zubehörstücke zu einem Restaurant angesehen, auch wenn der Teich, zu dem sie gehören, nicht auf dem Restaurations-, sondern auf einem anderen Grundstück sich befindet.

Ausscheiden werden dagegen alle diejenigen Gegenstände, welche nicht dem Gebrauche des Schiffes zu dienen bestimmt sind, sondern lediglich für die einzelne Fahrt oder Schiffsbesatzung oder Reisende angeschafft sind.[15]) Im Zweifel gelten jedoch alle in das Schiffsinventar eingetragenen Gegenstände als Zubehör. Stets sind die Schiffsbote als Zubehör anzusehen.[16]) Für Binnenschiffe ist eine entsprechende Bestimmung nicht getroffen worden; daher kommen für die Frage, was Zubehör dieser ist, die Grundsätze des bürgerlichen Rechts zur Anwendung. Gleichgültig bleibt es, ob die Zubehörstücke bereits zur Zeit der Verpfändung oder erst später angeschafft worden sind;[17]) Voraussetzung für die Haftung ist aber, daß die Zu-

---

[12]) § 97 Satz 2 BGB.

[13]) Aust S. 20; vgl. auch die Aufzählung bei Pappenheim a. a. O. S. 38.

[14]) RG. Bd. 47 S. 197; JurW. 01, 184 Beil. 77.

[15]) Aust S. 20.

[16]) § 478 HGB.

[17]) Knitschky S. 801.

behörstücke Eigentum des Verpfänders geworden sind.[18]) Zubehörstücke werden von der Haftung frei, wenn sie veräußert und von dem Schiffe entfernt werden, bevor sie zugunsten des Gläubigers durch Arrest, einstweilige Verfügung oder Zwangsvollstreckung in Beschlag genommen worden sind;[19]) hierbei ist es unerheblich, ob die Veräußerung freiwillig oder im Wege der Zwangsvollstreckung oder durch den Konkursverwalter geschieht.[20]) Der gute Glaube des Erwerbers wird nicht geschützt.

Die Haftung der Zubehörstücke erlischt ferner dann, wenn ihre Veräußerung d. h. Eigentumsübertragung einschließlich der Besitzübergabe vor der Entfernung erfolgt und der Erwerber die Sachen wegschafft, ohne zu wissen noch wissen zu müssen, daß sie schon in Beschlag genommen sind.[21]) Nach erfolgter Eintragung des Versteigerungsvermerkes in das Schiffsregister schützt den Erwerber indessen selbst die entschuldbare Unkenntnis von der Beschlagnahme nicht mehr.[22]) Hat der Erwerber von der Beschlagnahme Kenntnis, so ist eine spätere Entfernung der Zubehörstücke unzulässig. Endlich werden Zubehörstücke der Haftung entzogen, wenn die Zubehöreigenschaft innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft noch vor erfolgter Beschlagnahme aufgehoben wird.[23]) Dieser Fall wird vorliegen, wenn eine Sache dauernd vom Schiffe getrennt wird oder dann, wenn sie zwar beim Schiffe verbleibt, aber eine der im § 97 Abs. 1 BGB. angeführten Voraussetzungen verliert, so wenn die Sache dauernd zu anderen Zwecken als für den wirtschaftlichen Zweck des Schiffes benützt wird oder wenn „das räumliche

---

[18]) § 1265 BGB.
[19]) § 1121 BGB.; § 865 ZPO.
[20]) vgl. Planck a. a. O. S. 475.
[21]) § 1121 BGB.; vgl. Fischer-Schaefer S. 219 b.
[22]) vgl. Fischer-Schaefer S. 219 unter b; §§ 23, 162 ZVG.
[23]) vgl. Planck a. a. O. S. 478 Anm. 3.

Verhältnis in der ausgesprochenen Absicht beseitigt wird, die Zubehöreigenschaft aufzuheben".[24]) Dadurch daß Zubehörstücke zum Faustpfand gegeben und vom Schiffe entfernt sind, werden sie von der Pfandhaftung jedoch nicht frei,[25]) weil bei der Entfernung auf Grund einer Verpfändung eine Aufhebung der Zubehöreigenschaft innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft nicht eintritt.

Das Schiffspfandrecht erstreckt sich in gewissen Fällen auch auf Surrogate der Pfandsache. Verkauft der Schiffer bei zwingender Notwendigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse[26]) das Schiff, so tritt an die Stelle des Schiffes das Kaufgeld, solange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist;[27]) soweit der Rheder jedoch das Kaufgeld einzieht, wird seine Haftung eine persönliche.[28]) Entsprechend haftet auch der Schiffseigner den Schiffsgläubigern und auch den Pfandgläubigern persönlich, insoweit er bei der Zwangsversteigerung oder bei einer sonstigen Veräußerung des Schiffes das Kaufgeld eingezogen hat.[29]) Das Pfandrecht am Schiff verwandelt sich also in ein Pfandrecht an einer Forderung, für deren Einziehung die §§ 1281, 1282 BGB. maßgebend sind. Genügt der Zwangs- oder Notverkauf des Schiffes den gesetzlichen Erfordernissen nicht, so ist er, wie als argumentum e contrario aus § 633 Abs. 1 HGB. zu folgern ist, nicht rechtsgültig, und es erhalten sich die Rechte der Gläubiger am Schiff.

Geht das Schiff unter, so ergreift das Pfandrecht die geretteten und geborgenen Schiffstrümmer. Diese unterliegen,

---

[24]) Biermann a. a. O. S. 319 Anm. 2a.

[25]) Planck S. 478 Anm. 3.

[26]) § 530 HGB.

[27]) § 764 HGB.; vgl. Pappenheim a. a. O. S. 227.

[28]) § 773 HGB.

[29]) § 113 BSchG.

solange nicht ihre Beschlagnahme im Wege der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen erfolgt ist, der Zwangsvollstreckung in das bewegliche Vermögen.[30]) Ist das Schiff jedoch noch als Wrack vorhanden, so ist allein die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen zulässig.[31])

§ 7.

Berichtigungsanspruch und Widerspruch.

Da das Schiff eine bewegliche Sache ist, müßte nach den allgemeinen Bestimmungen das an ihm bestehende Pfandrecht bei einer Veräußerung erlöschen, falls der Erwerber des Schiffes von der Belastung keine Kenntnis hat.[1]) Im Gegensatz zu § 936 BGB. behält indessen das Pfandrecht, auch dem redlichen Erwerber des Schiffes gegenüber,[2]) für die Dauer seiner Eintragung im Schiffsregister bei einer Veräußerung oder neuen Belastung des Schiffes seine Kraft.[3]) In diesem Falle genießt also das Schiffsregister öffentlichen Glauben, und es liegt im Interesse des Erwerbers, vorher dies einzusehen, um keinen Schaden zu erleiden. Ist das Pfandrecht im Schiffsregister gelöscht, aber in Wirklichkeit noch vorhanden, so geht es wie das gewöhnliche Mobiliarpfandrecht mit der Veräußerung des Schiffes unter, falls der Erwerber zur Zeit des Eigentumserwerbes die Unrechtmäßigkeit der Löschung nicht kannte.[4]) Ja,

---

[30]) § 865 ZPO.

[31]) Knitschky S. 814.

[1]) § 936 BGB.

[2]) Staudinger, Bd. 3 S. 322 Note 1 zu § 1262; Planck S. 717.

[3]) § 1262 Abs. 1 BGB.

[4]) §§ 936, 1262 Abs. 2 BGB.; Endemann Bd. 2 S. 937 unter 3 c; vgl. daselbst auch Note 21; Planck S. 717 Note c; Pappenheim S. 178 ff.

der gutgläubige Erwerber des Schiffes ist noch günstiger gestellt als der einer anderen beweglichen Sache; denn zum Erlöschen des Pfandrechtes genügt es schon, wenn er das Eigentum ohne die sonst unerläßliche Übergabe erlangt,[5]) etwa durch die bloße Vereinbarung des Eigentumsüberganges[6]) oder durch die Einigung über den Übergang, wenn er schon im Besitze des Schiffes ist, durch Begründung eines Rechtsverhältnisses, vermöge dessen er mittelbarer Besitzer ist, schließlich durch Abtretung des Herausgabeanspruches.[7]) In allen diesen Fällen ist selbst der besitzende Pfandgläubiger nicht geschützt. Sein Berichtigungsanspruch ist mit dem Eigentumsübergange ausgeschlossen; nur die Eintragung eines Widerspruchs ist von rechtlicher Wirkung.[8])

Berichtigung und Widerspruch[9]) sind die vom Gesetz ausdrücklich gewährten Schutzmittel gegen unrichtige Eintragungen, sei es nun, daß das eingetragene Pfandrecht in Wirklichkeit nie bestanden hat oder nicht mehr besteht, oder daß ein tatsächlich vorhandenes Pfandrecht nicht oder nicht richtig eingetragen ist; und zwar soll die Berichtigung die Rechtslage in ihrer Wirklichkeit schaffen,[10]) während der Widerspruch bestehende Rechte schützen soll.[11]) Die Zulässigkeit ihrer Eintragung bestimmt sich nach den ensprechenden Vorschriften für das Grundbuch.[12])

Berechtigt, die Berichtigung zu verlangen, ist der Pfandgläubiger, der durch den Widerspruch des Registerinhaltes mit der wirklichen Rechtslage in seinem Recht beeinträchtigt wird.

---

[5]) § 1262 Abs. 2 Satz 1 BGB.

[6]) § 474 HGB.

[7]) §§ 929 Satz 2, 930, 931 BGB.; Knitschky S. 819.

[8]) § 1263 Abs. 2 BGB.

[9]) § 1263 BGB.

[10]) Planck S. 115.

[11]) Planck S. 70 [3a]

[12]) §§ 894, 895, 897, 898 BGB.; vgl. Staudinger S. 322; Planck S. 718.

Zur Berichtigung muß derjenige, dessen Recht von ihr betroffen wird, seine Zustimmung geben, es sei denn, daß die Unrichtigkeit nachgewiesen wird.[13]) Ist die Berichtigung erst möglich, nachdem das Recht z. B. das Eigentum des zur Zustimmung Verpflichteten[14]) eingetragen ist, so hat dieser auf Verlangen des anderen Teiles sein Recht eintragen zu lassen. Diese Ansprüche sind der Verjährung nicht unterworfen.[15]) Die Berichtigung soll wie jede Eintragung nur erfolgen, wenn die Eintragungsbewilligung oder die sonstigen zur Eintragung erforderlichen Erklärungen vor der Registerbehörde zu Protokoll gegeben oder durch öffentliche oder öffentlich beglaubigte Urkunden nachgewiesen werden.[16]) Die Kosten der Berichtigung und der dazu notwendigen Erklärungen muß regelmäßig derjenige tragen, welcher die Berichtigung verlangt; sollte zwischen ihm und dem Verpflichteten ein besonderes Rechtsverhältnis bestehen, so ist dieses für die Entscheidung der Tragung der Kostenlast maßgebend.[17])

Die Eintragung eines Widerspruches gegen die Richtigkeit des Schiffsregisters ist indessen nur zulässig, wenn ein Pfandrecht zu Unrecht gelöscht ist. Der Widerspruch kann entweder auf Grund einer einstweiligen Verfügung oder auf Grund einer Bewilligung desjenigen, dessen Recht durch die Berichtigung betroffen wird, auf Verlangen eingetragen werden.[18]) Die Bewilligung wird durch ein rechtskräftiges Urteil ersetzt, durch das der Betroffene zur Bewilligung der Berichtigung verurteilt wird.[19]) Zum Erlaß der einstweiligen Verfügung bedarf es

---

[13]) § 102 FrGG.

[14]) § 894 BGB.

[15]) § 898 BGB.; Planck S. 121; vgl. ferner Böhm, Das materielle und formelle Reichsgrundbuchrecht Bd. 1 1898 S. 72, 73.

[16]) § 107 FrGG.

[17]) § 897 BGB.

[18]) § 899 BGB.; vgl. Pappenheim S. 181, 2.

[19]) § 895 ZPO.

nicht der Glaubhaftmachung einer Gefährdung des Rechtes des Widersprechenden;[20]) denn eine Gefährdung ist darin zu erblicken, „daß derjenige, dessen eingetragenes Recht betroffen werden würde, über dieses Recht dergestalt verfügen kann, daß das Buch nach § 892 als richtig anzusehen, einer Berichtigung zum Nachteile des Dritten mithin nicht mehr ausgesetzt ist“.[21]) Die einstweilige Verfügung kann auch erlassen werden, wenn der Fall nicht für dringend erachtet wird. Zuständig ist das Amtsgericht, in dessen Bezirk sich der Heimatshafen oder Heimatsort des Schiffes befindet.[22]) Auf Grund der erlassenen Verfügung ist das Gericht befugt, die Registerbehörde um die Eintragung des Widerspruchs zu ersuchen.[23]) Die Widerspruchseintragung hat für die Dauer ihres Bestandes im Falle der Veräußerung oder Belastung des Schiffes dem Erwerber gegenüber die gleiche Wirkung wie eine Pfandrechtseintragung[24]) d. h. sie behält ihre Kraft. Der Widerspruch kann ohne Bewilligung des Berechtigten gelöscht werden, wenn die einstweilige Verfügung auf Grund deren er ergangen ist, durch eine vollstreckbare Entscheidung aufgehoben ist. Die Löschung erfolgt auch ohne Bewilligung, wenn der Widerspruch auf Grund eines vorläufig vollstreckbaren Urteils eingetragen ist.[25])

Grundsätzlich erfolgt, wie ausgeführt ist, jede Eintragung in das Schiffsregister nur auf Antrag. Für den Widerspruch besteht jedoch eine Ausnahme in dem Falle, daß die Registerbehörde unter Verletzung der gesetzlichen Vorschriften eine Eintragung vorgenommen hat, durch welche das Schiffsregister unrichtig geworden ist. Alsdann muß von Amts wegen ein Widerspruch

---

[20]) § 899 BGB.
[21]) Planck S. 121.
[22]) § 942 ZPO.
[23]) § 941 ZPO.
[24]) § 1263 Abs. 2 Satz 2 BGB.
[25]) § 103 FrGG.

eingetragen werden.[26]) Von Amts wegen ist aber auch eine Eintragung zu löschen, wenn sie sich inhaltlich als unzulässig erweist.[27]) Die Eintragung eines Widerspruchs kann endlich durch das Beschwerdegericht im Wege des einstweiligen Anordnung aufgegeben werden.[28])

Zur Richtigstellung des Grundbuchs gewährt das Gesetz außer Widerspruch und Berichtigung auch die Eintragung einer Vormerkung; obgleich letztere für das Schiffsregister im bürgerlichen Recht nicht erwähnt ist,[29]) ist gleichwohl ihre Eintragung in gleicher Weise wie die Eintragung eines Widerspruches zulässig, da Bestimmungen, welche ihrer Eintragung entgegenstehen, nicht vorhanden sind, und andere Reichsgesetze ihre Anwendbarkeit voraussetzen. So erklärt § 895 ZPO. die Eintragung einer Vormerkung oder eines Widerspruchs als bewilligt, wenn der Schuldner zur Abgabe einer Willenserklärung verurteilt ist, auf Grund deren eine Eintragung in das Grundbuch oder das Schiffsregister erfolgen soll, und § 942 ZPO. spricht von einer einstweiligen Verfügung, auf Grund deren eine Vormerkung oder ein Widerspruch gegen die Richtigkeit des Grundbuchs oder Schiffsregisters eingetragen werden soll. In entsprechendem Zusammenhange stellen die §§ 103, 123 FrGG. die Vormerkung neben den Widerspruch. Auch die Konkursordnung wendet in den §§ 14, 24 die Bestimmungen über die Vormerkung des Grundbuchs ausdrücklich auf das Schiffspfandrecht an.

---

[26]) §§ 109, 122 FrGG.
[27]) § 119 FrGG.
[28]) § 123 FrGG.
[29]) Planck S. 718 Anm. 4.

§ 8.
Rangordnung bei einer Mehrheit von Pfandrechten.

Es kann der Fall eintreten, daß eine Mehrheit von Pfandrechten an demselben Schiffe zusammentrifft. Grundsätzlich gehen dann den gesetzlichen Pfandrechten (S. 17 und 18) früher bestellte Pfandrechte vor, und umgekehrt den später bestellten die gesetzlichen Pfandrechte. Im einzelnen bestimmt das Gesetz jedoch folgendes:

Das bürgerliche Recht regelt das Rangverhältnis der im Schiffsregister eingetragenen vertragsmäßigen Pfandrechte untereinander nach dem Grundsatze des Lokus-Prinzips und unter Bezugnahme auf die für Hypothek geltenden Vorschriften, „indem es das französische Prinzip, welches das Rangverhältnis nach der Zeitfolge der Eintragung bestimmt, grundsätzlich ablehn".[1]) Nach § 1261 BGB. bestimmt sich der Rang der Buchpfandrechte daher grundsätzlich nach der Reihenfolge der Eintragungen, und die Reihenfolge wiederum nach der Zeitfolge der Anträge.[2]) Hierbei ist die Tatsache, daß die Einigung erst nach der Eintragung zustande gekommen ist, bedeutungslos.[3]) Sind mehrere Anträge gleichzeitig gestellt, so ist im Schiffsregister zu vermerken, daß die Eintragungen gleichen Rang haben.[4]) Das Rangverhältnis kann abweichend von diesen Bestimmungen von dem Antragsteller besonders festgesetzt werden; eine derartige abweichende Bestimmung des Rangverhältnisses bedarf aber außer der Einigung auch noch der Eintragung.[5]) Außerdem

---

[1]) Aust S. 49 Note 1.

[2]) Planck S. 716 Note 1c; Fischer-Schaefer S. 552b.

[3]) Planck eodem.

[4]) vgl. § 114 FrGG.

[5]) §§ 1261, 879 Abs. 3 BGB.; Planck S. 716 Note 1a; Fischer-Schaefer S. 193 unter 4.

kann sich der Eigentümer bei der Belastung des Schiffes mit einem Recht die Befugnis vorbehalten, ein anderes dem Umfange nach bestimmtes Recht mit dem Range vor jenem Recht eintragen zu lassen.[6]) Der Vorbehalt muß bei dem Recht, das zurücktreten soll, eingetragen werden; desgleichen[7]) muß auch bei dem Recht, dem der Vorbehalt zustehen soll, das entsprechende Rangverhältnis eingetragen werden.[8]) Die vorbehaltene Befugnis steht dem jeweiligen Eigentümer des Schiffes zu, geht also auf den Erwerber über, und mithin auch auf den Ersteher in der Zwangsversteigerung.[9]) Ist das Schiff noch vor Eintragung des vorbehaltenen Rechts mit einem Recht ohne entsprechendem Vorbehalt belastet worden, so hat der Vorbehalt nur insoweit Wirkung als das durch den Vorbehalt beschränkte Recht infolge der eingetretenen Zwischenbelastung weitere Beeinträchtigung nicht erleidet. Wird von dem Vorbehalt kein Gebrauch gemacht, so ist zu unterscheiden, ob überhaupt kein Recht mehr oder nur Rechte, die nicht das vorbehaltene Recht sein sollen, hinter dem mit dem Vorbehalt belasteten Recht eingetragen werden. In dem ersten Fall kann nicht etwa der Eigentümer den Vorbehalt zu seinen Gunsten geltend machen; in dem anderen Fall steht ebensowenig den später eingetragenen Rechten ein Anspruch auf einen besseren Rang zu als dem mit dem Vorrang belasteten.[10])

Das Rangverhältnis kann ferner nachträglich geändert werden; dazu ist die Einigung des betroffenen Pfandberechtigten und die Zustimmung des Schiffseigentümers, für den Fall, daß das zurücktretende Recht mit dem Rechte eines Dritten belastet

---

6) § 881 BGB.

7) Biermann S. 58b; Fischer-Schaefer S. 194 unter 5.

8) § 880 BGB.

9) So ausdrücklich Fischer-Schaefer S. 194 unter 5.

10) vgl. hierzu die erschöpfenden Ausführungen von Fischer-Schaefer S. 194, 195; ferner auch Turnau-Förster Anm. 5 zu § 881 BGB.

ist, auch dessen Zustimmung sowie die Eintragung in das Schiffsregister erforderlich.[11]) Wird die Forderung, für welche das Pfandrecht bestellt ist, geteilt, so ist die Zustimmung des Schiffseigentümers zur Rangänderung der Teilpfandrechte nicht notwendig. Das vortretende und das zurücktretende Recht können ein und demselben Berechtigten zustehen und mit gleichem Rang eingetragen sein. Der Vorrang kann unter einer Bedingung eingeräumt werden oder betagt oder befristet sein, doch muß die Bedingung in das Schiffsregister eingetragen werden, wenn der Erwerber der vorgestellten Post daran gebunden sein soll.[12]) Wird das zurücktretende Recht durch Rechtsgeschäft aufgehoben, so geht dadurch der dem vortretenden Recht eingeräumte Rang nicht verloren.[13]) Indessen macht eine nicht auf Rechtsgeschäft beruhende Aufhebung des zurücktretenden Rechts die Einräumung des Vorranges gegenstandslos, und die Rangfolge ist dieselbe als wenn „die Rangordnung niemals erfolgt wäre.“[14]) Die Rechte, die den Rang zwischen dem zurücktretenden und dem vortretenden Recht haben, werden durch die Rangänderung nicht berührt; der vortretende Gläubiger kann daher an der Stelle des zurücktretenden nur bis zu dem Betrage Befriedigung wegen seiner Forderung verlangen, welcher auf die zurücktretende Forderung fallen würde.

Ist ein Buchpfandrecht zu Unrecht gelöscht worden und wird ein ihm im Range nachstehendes Pfandrecht auf einen Dritten übertragen, so geht das letztere dem mit Unrecht gelöschten vor, vorausgesetzt daß dem Dritten die Unrechtmäßigkeit

---

[11]) § 880 BGB. Fischer-Schaefer S. 193 unter 4; für das preuß. Recht vgl. Krech-Fischer, Komm. z. preuß. ZVG. § 29 Anm. 8; Fuchs im Arch. für bürgerliches Recht 2 S. 9.

[12]) Turnau-Förster I 147 Nr. 7a E.

[13]) § 880 Abs. 4 BGB; Fischer-Schaefer S. 193[4].

[14]) Fischer-Schaefer S. 193[4].

der Löschung nicht bekannt war[15]) Denselben[16]) Schutz wie der Erwerber eines bestehenden Pfandrechts genießt aber auch derjenige, welchem nach der unrichtigen Löschung ein neues Pfandrecht bestellt ist; auch hier findet § 1208 BGB. Anwendung, und auch das neu bestellte Pfandrecht hat den Vorrang vor dem mit Unrecht gelöschten Pfandrecht.

Diese Vorschriften über den Rang gelten ohne Zweifel auch für das Pfandrecht der noch später zu erwähnenden Zwangsvollstreckungsgläubiger, deren Forderung im Verteilungstermin nicht berichtigt ist;[17]) denn das Pfandrecht dieser Personen gelangt erst durch die Eintragung zur Entstehung und ist unabhängig davon, daß der Ersteher das Schiff inzwischeu veräußert hat.[18]) Ebenso ist das Pfandrecht zu behandeln, welches das Gericht an Schiffen des Vormundes, Pflegers oder Beistandes eintragen lassen kann, falls nach dem Ermessen des Vormundschaftsgerichts die Voraussetzungen vorliegen, unter denen der Vormund, Pfleger oder Beistand zur Sicherheitsleistung angehalten werden kann.[19]) Auf das nur auf Antrag des Gläubigers in das Schiffsregister eingetragene Arrestpfandrecht, das unabhängig von der Eintragung entsteht, kann § 1261 BGB. keine Anwendung finden. Sein Rang richtet sich nicht nach dem Zeitpunkt der Eintragung, sondern nach dem Zeitpunkt der Entstehung;[20]) als dieser gilt der Augenblick, in welchem der Gerichtsvollzieher das Schiff in Besitz nimmt, oder das Proto-

---

15) § 1262 Abs. 2 Satz 2 BGB.

16) Planck S. 718 Anm. 2c zu § 1262; ebenso Biermann zu § 1262; a. M. Knitschky S. 821, vgl. auch hierzu Mot. Bd. 3 S. 849; Staudinger S. 322 zu § 1262.

17) § 169 Abs. 2 ZVG.

18) Knitschky S. 811; Fischer-Schaefer S. 554 unter 3.

19) § 54 FrGG. § 1844 BGB.

20) § 804 ZPO.; vgl. Fischer-Schaefer S. 162 Abs 2; ferner Knitschky S. 822, 823.

koll über die Anschlußpfändung gemäß § 826 ZPO. aufnimmt. Das Arrestpfandrecht tritt also mit dem aus dem Zeitpunkt der Entstehung sich ergebenden Range zwischen die Buchpfandrechte. Auch ein Nießbrauch kann in seiner Eigenschaft als dingliches Recht eine Kollusion in der Rangordnung der Buchpfandrechte herbeiführen. Hierbei ist folgendes zu unterscheiden: Fällt die Bestellung des Nießbrauch nach bereits erfolgten Eintragungen, so gilt § 1262 Abs. 1 BGB., und die eingetragenen Pfandrechte gehen vor. Ist der Nießbrauch vorher bestellt, so können spätere Pfandgläubiger nicht den Vorrang gewinnen, „sondern der Nießbrauch schiebt sich mit dem seinem Alter entsprechenden Rang zwischen die eingetragenen Pfandrechte“.[21] Knitschky ist ferner der Ansicht, daß, wenn der Nießbrauch auch nach grundloser Löschung eines eingetragenen Pfandrechts bestellt wird, der Nießbrauch dennoch vorgeht, ohne daß seine Beseitigung durch ein Berichtigungsverfahren möglich ist. Er leitet diese Ansicht aus der an sich nicht zu widerlegenden Tatsache her, daß der Nießbraucher den Besitz des Schiffes erlangt, während dies beim Pfandgläubiger nicht der Fall ist. Dieser Auffassung steht jedoch unserer Ansicht nach der § 1262 BGB. entgegen, dessen Nichtanwendung im vorliegenden Falle nicht abzusehen wäre.

Eine für die Sicherheit der eingetragenen Pfandrechte schwerwiegende Bestimmung läßt aber den Schiffsgläubigerrechten des Handelsgesetzbuchs bedingungslos den Vorrang vor allen übrigen Pfandgläubigern, ohne Rücksicht darauf, wann die Schiffsgläubigerpfandrechte entstanden sind.[22] Die nachbenannten Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers; ihre Rangordnung ist folgende: Unbedingten Vorzug haben, soweit die Befriedigung aus dem Schiff in Betracht kommt, diejenigen

---

[21]) Knitschky S. 822.
[22]) § 776 HGB.

Kosten der Bewachung und Verwahrung des Schiffes und seines Zubehörs seit der Einbringung des Schiffes in den letzten Hafen, welche nicht zu den Kosten der Zwangsvollstreckung gehören, falls das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung verkauft wird.[23] Der Grund für diese Sonderstellung besteht darin, daß durch diese Aufwendungen der Zwangsverkauf des Schiffes erst ermöglicht wird.[24] Nach diesen Kosten folgen im Range, soweit es sich um Forderungen aus verschiedenen Reisen handelt, die in § 754 Nr. 2—9 HGB.[25] aufgeführten Forderungen, nämlich

1. Die öffentlichen Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben, insbesondere die Tonnen-, Leuchtfeuer-, Quarantäne- und Hafengelder;

2. die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung;

3. die Lootsengelder sowie die Bergungs-, Hilfs-, Loskaufs- und Reklamekosten;

4. die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei;

5. die Forderungen der Bodmereigläubiger, welchen das Schiff verbodmet ist, sowie die Forderungen aus sonstigen Kreditgeschäften, die der Schiffer als solcher während des Aufenthalts des Schiffes außerhalb des Heimathafens in Notfällen abgeschlossen hat (§§ 528, 541), auch wenn er Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffes ist; den Forderungen aus solchen Kreditgeschäften stehen die Forderungen wegen Lieferungen oder Leistungen gleich, die ohne Gewährung eines Kredits dem Schiffer als solchem während des Aufenthalts des Schiffes außerhalb des Heimathafens in Notfällen zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise gemacht sind, soweit

---

[23]) §§ 766, 754 Nr. 1 HGB; Fischer-Schaefer S. 558.

[24]) Prot. 2854.

[25]) vgl. Fischer-Schaefer a. a. O. S. 550, 551; Aust S. 51 ff.

diese Lieferungen oder Leistungen zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich waren;

6. die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und des § 673 Abs. 2 erwähnten Reiseguts;

7. die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat (§ 486 Abs. 1 Nr. 1), sowie die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen wegen Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrages, insofern die Ausführung des letzteren zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat (§ 486 Abs. 1 Nr. 2);

8. die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§§ 485, 486 Abs. 1 Nr. 3), auch wenn diese Person zugleich Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffes ist. Diese Rangordnung ist nach dem Grundsatze getroffen worden: ‚posterior tempore potior jure' d. h. die aus einer jüngeren Reise entstammenden Forderungen gehen denen aus einer älteren Reise vor.[26]) Als eine Reise ist hierbei diejenige anzusehen, zu der das Schiff von neuem ausgerüstet wird oder die, welche auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird.[27]) Wenn nun die Bodmereireise mehrere solcher Reisen umfaßt, so steht auch der Bodmereigläubiger den Schiffsgläubigern nach, deren Forderungen die nach Vollendung der ersten dieser Reisen angetretenen späteren Reisen betreffen.[28]) Diese Rangbestimmung[29]) hat den Zweck, einerseits dem Schiff während der Reise den nötigen Kredit zu verschaffen, andrerseits aber auch dem Gläu-

---

[26]) § 767 Abs. 1 u. 2.

[27]) § 757 HGB; vgl. Fischer-Schaefer S. 552.

[28]) § 764 Abs. 4 HGB.

[29]) Prot. 2847; Fischer-Schaefer S. 551.

biger die möglichste Sicherheit für seine dereinstige Befriedigung zu gewähren. Eine Ausnahme von dem Grundsatz ‚posterior tempore potior jure' besteht bezüglich der aus den Dienst- oder Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung. Es haben nämlich die sämtlichen auf verschiedenen Reisen entstandenen Forderungen der Schiffsbesatzung den Rang der letzten in Betracht kommenden Einzelreise, sofern nur die verschiedenen Reisen unter denselben Dienst- oder Heuervertrag fallen.[30])

Forderungen, welche dieselbe Reise betreffen oder als dieselbe Reise betreffend anzusehen sind,[31]) stehen in folgendem Rangverhältnis[32]):

1. Zunächst kommen zur Befriedigung die öffentlichen Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben (§ 754 Nr. 2), ohne daß unter ihnen der Zeitpunkt der Entstehung Berücksichtigung fände.[33])

2. Darauf folgen die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 3). Auch bei ihnen ist der Zeitpunkt der Entstehung nicht maßgebend.[34]) es wird nur vorausgesetzt, daß sie unter denselben Heuervertrag fallen.

3. Daran schließen sich in der Reihenfolge der Befriedigung die Lootsengelder sowie Bergungs-, Hilfs-, Loskaufs- und Reklamekosten (§ 754 Nr. 4), die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei (§ 754 Nr. 5), die Forderungen aus den vom Schiffer in Notfällen abgeschlossenen Bodmerei- und sonstigen Kreditgeschäften sowie die diesen Forderungen gleichzuachtenden Forderungen (§ 754 Nr. 6). Unter diesen Forderungen haben nach dem auch hier geltenden Satz ‚posterior tempore potior

---

[30]) § 767 Abs. 3 HGB.; Fischer-Schaefer S. 551.
[31]) § 767 HGB.
[32]) § 768 HGB.; vgl. Fischer-Schaefer S. 552.
[33]) § 769 Abs. 1 HGB.
[34]) § 769 Abs. 1 HGB.

jure' die später entstandenen den Vorrang vor den früher entstandenen, die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt; Forderungen aus den vom Schiffer anläßlich desselben Notfalles abgeschlossenen verschiedenen Geschäften gelten als gleichzeitig entstanden.[35]) Auch hier besteht eine Ausnahme vom obigen Grundsatz. Geht nämlich der Schiffer Kreditgeschäfte der eben erwähnten Art ein zur Berichtigung früherer unter § 768 Nr. 3 HGB. fallender Forderungen, oder schließt er Verträge ab zur Verlängerung der Zahlungszeit oder behufs Anerkennung oder Erneuerung solcher früherer Forderungen, so haben diese neuen Forderungen selbst dann, wenn das Kreditgeschäft oder der Vertrag zur Fortsetzung der Reise notwendig war, nur dasjenige Vorzugsrecht, welches der früheren Forderung zustand. Diese Bestimmung ist aus der Erwägung getroffen, daß sonst leicht Kollusionen zwischen dem Schiffer und den einzelnen Gläubigern entstehen könnten.[36])

4. Nach dieser Gruppe werden befriedigt die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung von Ladungsgütern oder Reisegut (§ 754 Nr. 7). Der Zeitpunkt ihrer Entstehung gewährt kein Vorrecht.

5. In letzter Reihe stehen die nicht schon unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat (§ 486 Abs. 1) sowie die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrages, insofern die Ausführung des letzteren zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat

---

[35]) § 769 Abs. 3 HGB.
[36]) Prot. S. 4194.

(§ 486 Abs. 1 Nr. 2), und im gleichen Range mit diesen die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§§ 485, 486 Abs. 1 Nr. 3), auch wenn diese Person zugleich Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffes ist. Auch in dieser Gruppe sind die Forderungen ohne Rücksicht auf ihre Entstehungszeit gleichberechtigt.[37])

Ohne Rücksicht auf die Reise, anläßlich deren die Forderungen entstanden sind, stehen allen übrigen Forderungen von Schiffsgläubigern nach die Forderungen, welche der Berufsgenossenschaft nach den Vorschriften über die Unfallversicherung und der Versicherungsanstalt nach den Vorschriften über die Invalidenversicherung gegen den Rheder zustehen.[38]) Untereinander rangieren diese Forderungen in Ermangelung besonderer Bestimmungen nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts, also nach dem Zeitpunkt der Entstehung.[39])

Für die Rangordnung der Pfandrechte an Binnenschiffen gestaltet sich die Rechtslage wie folgt: Treffen Buchpfandrechte und Schiffsgläubigerrechte an einem Binnenschiff zusammen, für welch letztere das Rangverhältnis den seerechtlichen Bestimmungen entspricht, so gelten nachstehende Vorschriften:[40])

Die im § 102 Nr. 1—3 BSchG. genannten Schiffsgläubiger haben vor den Buchpfandgläubigern den unbedingten Vorzug, selbst wenn der letzteren Pfandrechte früher entstanden sind. „Denn für die Forderungen dieser Schiffsgläubiger erscheint ein unbedingtes Vorzugsrecht teils mit Rücksicht auf die Personen der Gläubiger, teils aus dem Gesichtspunkte der nützlichen Verwendung, welcher auch im Verhältnis zu älteren Pfandrechten jeder Art durchgreift, in der Tat geboten.“[41])

---

[37]) § 769 Abs. 1 HGB.

[38]) § 770 HGB.

[39]) Art. 2 Abs. 1 EG. z. HGB.

[40]) § 109 BSchG.; vgl. hierzu Fischer-Schaefer S. 552ff.

[41]) Begründung S. 122.

Die im § 102 Nr. 4—6 BSchG. aufgezählten Schiffsgläubigerforderungen haben dagegen nicht den unbedingten Vorzug vor den Buchpfandrechten oder sonstigen Pfandrechten, sondern gehen nur insoweit vor, als jene Forderungen nicht früher entstanden sind. In diesem Falle entscheidet der Grundsatz des bürgerlichen Rechtes, nach welchem das ältere Recht dem jüngeren vorgeht. Durch diese eigenartige Regelung[42]) ergibt sich jedoch ein Konflikt, wenn ein Buchpfandrecht oder sonst ein nicht zum Kreis der Schiffsgläubiger gehöriges Pfandrecht am Schiff dergestalt begründet wird, daß es zwischen zwei Schiffsforderungen zu stehen kommt, von denen es der älteren nachsteht und der jüngeren vorgeht, während die letztere wiederum der älteren Schiffsforderung vorgeht. Eine Auflösung dieses Konfliktes gibt das Gesetz mit Rücksicht auf die Kreditfähigkeit des Schiffes zugunsten der außerhalb der Schiffsgläubigerforderungen stehenden Pfandrechte. Es haben somit die Buchpfandrechte am Schiffe, insoweit sie der Forderung eines Schiffsgläubigers vorgehen, zugleich den Vorrang vor den dieser Forderung nachstehenden Forderungen anderer Schiffsgläubiger. Da diejenigen Schiffsgläubiger, denen der Schiffseigner nur mit Schiff und Fracht haftet, durch die Einräumung eines Buch- oder sonstigen Pfandrechtes an dem auch ihnen haftenden Schiffsvermögen an einen Gläubiger, der nicht Schiffsgläubigerrechte genießt, außerordentlich benachteiligt werden, gibt das Gesetz einen Ausgleich, indem es jenen Schiffsgläubigern für den Ausfall ihrer Forderungen, der dadurch entsteht, daß ihrem Pfandrecht am Schiffe das Pfandrecht eines Gläubigers, der nicht Schiffsgläubiger ist, vorgeht, den Schiffseigner in Höhe dieses Ausfalles persönlich verpflichtet.[43])

Sowohl für das See- wie das Binnenschiffahrtsrecht kommen

---

[42]) vgl. dazu Begründung S. 123.

[43]) § 109 BSchG.; Fischer-Schaefer S. 554, 552 A b.

in erster Reihe, also noch vor den Schiffsgläubigern, zur Befriedigung die Forderungen der Reichskasse, der Staatskassen und Gemeinden sowie Amts-, Kreis- und Synodalverbände wegen öffentlicher Abgaben in Ansehung der zurückgehaltenen oder in Beschlag genommenen zoll- und steuerpflichtigen Sachen;[44]) indessen gehen die Schiffsgläubiger dem Fiskus vor.[45]) Schiffs- wie Pfandgläubigern haftet das Schiff in gleicher Weise nur für den eingetragenen Betrag der Forderung und die Zinsen nach dem eingetragenen Zinssatze.[46])

§ 9.

Verjährung der Forderungen der Schiffsgläubiger des HGB. und BSchG.

Der im Gesetz besonders zum Ausdrucke gelangte und an die Spitze aller Forderungen gestellte Vorrang der Schiffsgläubiger ist bei der Verjährung nicht mit einem diesem Vorrang entsprechenden Privileg ausgestattet worden. Für das Seerecht ist die kurze Verjährungsfrist des § 901 HGB. ausdrücklich unterschiedslos auf beide Arten von Ansprüchen erstreckt worden;[1]) im Binnenschiffahrtsgesetz ist diese Vorschrift zwar nicht ausdrücklich ausgesprochen worden, aber als selbstverständlich anzuwenden.[1a] Der Grund für die kurze Verjährungsfrist liegt einerseits darin, daß die aus dem Seeverkehr entspringenden Forderungen nach längerer Zeit sich oft infolge der vorhanden gewesenen weiten Entfernungen nur mit großer Schwierigkeit prüfen und feststellen lassen, andererseits darin, daß eine so

---

[44]) § 49 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 KO.
[45]) Prot. S. 2902.
[46]) § 1264 BGB.; vgl. Fischer-Schaefer S. 552.
[1]) vgl. Pappenheim S. 388.
[1a]) vgl. Begründung S. 126; Förtsch Anm. 2 Nr. 4 zu § 118.

große Anzahl mit dinglichem Recht ausgestatteter Forderungen den Verkehr zweifellos gefährden muß, wenn ihnen durch die Rechtsordnung ein allzu langer Bestand gesichert wird.[2]) Als Regel[3]) ist die einjährige Verjährungsfrist aufgestellt; dies trifft für die im § 754 Nr. 1—9 HGB. aufgeführten Forderungen zu. Ausnahmsweise[4]) verjähren erst in zwei Jahren die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung, wenn die Entlassung jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung oder des Kap Horn erfolgt ist, und die aus dem Zusammenstoße von Schiffen hergeleiteten Entschädigungsforderungen. Die in § 754 Nr. 10 HGB. erwähnten Forderungen der Berufsgenossenschaft verjähren, da sie nach § 86 Abs. 3 Gesetz vom 13. 7. 1887 in derselben Weise wie Gemeindeabgaben beigetrieben werden, in Preußen nach Analogie des § 8 Gesetz vom 18. 6. 1840 in vier Jahren.[5]) Dieselbe Verjährungsfrist tritt ein für die Rückstände der fälligen Forderungen der Versicherungsanstalt für die Invaliditätsversicherung gemäß § 137 Gesetz vom 22. 6. 1889. Das Binnenschiffahrtsgesetz bestimmt für alle privilegierten Forderungen eine einjährige Verjährungsfrist.[6])

Der Beginn der Verjährung ist in Übereinstimmung mit dem bürgerlichen Rechte[7]) allgemein auf den Schluß des Kalenderjahres bestimmt, in dem der für den Beginn der Verjährung an sich maßgebende Zeitpunkt eintritt. Im Gegensatze zum Binnenschiffahrtsrechte[8]) ist jedoch für das Seerecht[9]) bei

---

[2]) Prot. S. 2948.
[3]) § 901 Satz 1 HGB.
[4]) § 901 Satz 2 HGB.
[5]) Denkschrift S. 288.
[6]) § 117 vgl. mit § 102 BSchG.
[7]) § 201 BGB.
[8]) § 118 BSchG.
[9]) § 903 HGB.

einzelnen Schiffsforderungen der Beginn der Verjährung besonders festgesetzt. Für die Wirkung und Unterbrechung der Verjährung gelten die allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes.

§ 10.
Befriedigung des Schiffspfandgläubigers.

Die Befriedigung des Schiffspfandgläubigers erfolgt nur auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften, und zwar nur durch Zwangsversteigerung, nicht auch, wie bei Grundstücken, durch Zwangsverwaltung oder durch Eintragung einer Sicherungshypothek.[1]) Die Zwangsversteigerung erstreckt sich auch auf die mithaftenden Zubehörstücke, die nicht etwa als bewegliche Sachen gepfändet werden.

Einen Unterschied macht es nun, ob persönlicher Schuldner und Schiffseigentümer eine Person sind oder nicht. Ist der Schuldner der zugrunde liegenden persönlichen Forderung zugleich Eigentümer des Schiffes, so braucht der Gläubiger, falls nachstehende Pfandgläubiger nicht vorhanden sind, die dingliche Klage gar nicht anzustrengen, sondern er kann auf die persönliche Forderung zurückgreifen und demnächst die Zwangsvollstreckung in das Schiff nach den gewöhnlichen Grundsätzen der Zivilprozeßordnung betreiben.

Sind indessen nachstehende Pfandgläubiger vorhanden, so wird der Gläubiger mit der persönlichen Klage nicht durch-

---

[1]) § 1268 BGB.; § 870 Abs. 2 ZPO. Wolff S. 353 leitet die Unterwerfung der Seeschiffe unter die Grundsätze der Immobiliarzwangsvollstreckung aus ihrer Größe und aus ihrer infolge ihres Wertes den Grundstücken gleichkommenden wirtschaftlichen Bedeutung her. — Über die rechtliche Natur der Schiffsgläubigerklage siehe die bemerkenswerten Ausführungen Pappenheims a. a. O. S. 232 ff.

dringen, sondern muß in diesem Falle die dingliche erheben. Die letztere Klage muß der Gläubiger ebenfalls anstrengen, wenn der Schiffseigentümer nicht persönlicher Schuldner ist, und während er im ersteren Falle sich den vollstreckbaren Titel auch im Urkunden- oder Wechselprozesse verschaffen kann,[2]) ist die Verschaffung des vollstreckbaren Titels auf diesem Wege ausgeschlossen, da der Anspruch aus dem Buchpfandrechte am Schiffe nicht der aus einer Hypothek ist. Das Buchpfandrecht ist, wie ausgeführt, seinem Wesen nach ein Mobiliarpfandrecht und berechtigt daher den Gläubiger, Befriedigung aus der belasteten Sache zu suchen;[3]) die Hypothek dagegen gewährt dem Gläubiger den Anspruch darauf, daß ihm eine Geldsumme zur Befriedigung wegen einer ihm zustehenden Forderung aus dem Grundstücke zu zahlen sei.[4]) Während also nach den §§ 891, 1148 BGB. die Eintragung im Grundbuche eine Vermutung für das Eigentumsrecht des als Eigentümer Eingetragenen begründet, kommt dem Schiffspfandgläubiger eine solche Vermutung nicht zu statten, da diese nicht mit der Eintragung im Schiffsregister verknüpft ist.[5]) Ferner gilt auch nicht beim Verkaufe des Pfandes zugunsten des gutgläubigen Pfandgläubigers der Verpfänder als Eigentümer,[6]) weil es für das eingetragene Schiff einen Pfandverkauf im Sinne des Gesetzes[7]) nicht gibt. Schließlich wird auch nicht der gutgläubige Erwerber des Pfandrechtes geschützt,[8]) da der Gläubiger das Schiff nicht besitzt. Bei der Verfolgung des Schiffspfandrechtes ist also die Beweislast des Gläubigers erheblich erschwert.

---

[2]) Knitschky S. 808.
[3]) § 1204 BGB.
[4]) § 1103 BGB.
[5]) Fischer-Schaefer S. 542.
[6]) § 1248 BGB.
[7]) § 1228 BGB.
[8]) § 1207 BGB.

Nach einer ausdrücklichen Anordnung des Gesetzes[9]) darf die Zwangsversteigerung nur angeordnet werden, wenn der Schuldner das Schiff im Eigenbesitz hat. Als Eigenbesitzer gilt, wer das Schiff als „ihm gehörend besitzt", [10]) d. h. die Stellung eines Eigentümers einnimmt.[11]) Hiernach braucht der Eigenbesitzer nicht Eigentümer zu sein,[12]) wird es aber in der Regel sein; es erübrigt sich ferner stets der für Grundstücke geforderte Nachweis, daß der Schuldner als Eigentümer eingetragen ist.[13]) Die Glaubhaftmachung des Besitzes ist jedoch erforderlich; hierzu kann „nach Lage des einzelnen Falles die Eigentumseintragung des Schiffsregisters verwertet werden." [14])

Eine besondere Glaubhaftmachung, daß der Besitz Eigenbesitz ist, wird sich indessen aus dem Grunde erübrigen, weil die im § 1006 BGB. aufgestellte, auf dem Besitz beruhende Eigentumsvermutung auch die Vermutung des Eigenbesitzes umfaßt.[15])

In dem vom Gesetz geforderten Moment des Eigenbesitzes liegt eine Einschränkung, da die Zwangsvollstreckung auf Grund eines Pfandrechtes an sich gegen jeden Besitzer des Schiffes zulässig sein müßte. Ist der Eigenbesitzer mithin nur mittelbarer Besitzer, so muß der Gläubiger den vollstreckbaren Titel gegen ihn und nicht gegen den unmittelbaren Besitzer erwirken.[16]) Mieter oder Ausrüster gelten nicht als Eigenbesitzer.[17])

---

[9]) § 164 ZVG.

[10]) § 872 BGB.

[11]) Dernburg S. 47; Endemann S. 153 erblickt die Kriterien des Eigenbesitzes darin, daß er „die Grundlage für die Gewährung des Besitzschutzes bietet".

[12]) vgl. Denkschrift und Mot. zu § 211 erste Lesung.

[13]) § 17 Abs. 1 ZVG.; Fischer-Schaefer S. 542[1].

[14]) Fischer-Schaefer S. 542[1]; Mot. 3 preuß. ZVG. § 164; Hanseat. Gerichtszeitung 1900 Nr. 230.

[15]) Fischer-Schaefer S. 542[1].

[16]) Knitschky S. 809, 810.

[17]) Mittelstein, BSchG. S. 506.

Nicht mit Unrecht wird man einwerfen können, daß die gesetzliche Zulassung der Zwangsversteigerung gegen den Eigenbesitzer eine schwere Gefahr für den wirklichen Eigentümer bilden kann. Dem ist jedoch nicht so; denn einmal ist der im Schiffsregister als Eigentümer Eingetragene im Verfahren als „Beteiligter" zuzuziehen, so daß er die Aufhebung oder einstweilige Einstellung des Verfahrens herbeiführen kann;[18]) andererseits steht ihm die Widerspruchsklage aus § 771 ZPO. zu.

Unberührt bleiben indessen gemäß § 164 Satz 1 ZVG. die reichsgesetzlichen Vorschriften, nach denen die Zwangsvollstreckung in ein Schiff auch auf Grund eines vollstreckbaren Titels gegen einen anderen als den Eigenbesitzer zulässig ist. Solche Personen sind z. B. der Schiffer, der Ausrüster, der Drittbesitzer.[19])

Das Verfahren wird eingeleitet durch den Antrag auf Zwangsversteigerung, den der betreibende Gläubiger bei dem Amtsgericht, in dessen Bezirk sich das Schiff befindet, stellt.[20]) Die zur Begründung des Antrags erforderlichen Tatsachen sind durch Urkunden glaubhaft zu machen, soweit sie nicht bei dem Gericht offenkundig sind. Außer dem Antrag ist ein Zeugnis der Registerbehörde über die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister einzureichen.[21]) Ist das Vollstreckungsgericht zugleich Registerbehörde, so dürfte bloße Bezugnahme auf die Eintragung genügen.[22]) Entspricht der Antrag den gesetzlichen Vorschriften, so erläßt das Vollstreckungsgericht den Versteigerungsbeschluß, in dem zugleich die Bewachung und Verwahrung des

---

[18]) Jaeckel, Das RG. über die ZV. und ZVerw. Anm. 1 zu § 164; Reinhard, Das ZVG. (Kommentar) Anm. 2[4]; Fischer-Schaefer S. 542[1]; Wolff S. 358[1].

[19]) vgl. §§ 696, 510, 755 HGB.; § 103 BSchG.; Fischer-Schaefer S. 542[3].

[20]) §§ 15, 163 ZVG.

[21]) § 164 ZVG.

[22]) Krech-Fischer zu § 164.

Schiffes angeordnet wird.[23]) Gegen ein segelfertiges Schiff darf die Zwangsversteigerung nicht angeordnet werden, es sei denn, daß die Schuld, derentwegen die Zwangsversteigerung stattfinden soll, zum Behufe der bevorstehenden Reise eingegangen ist.[24]) Der Beschluß gilt zugunsten des Gläubigers als Beschlagnahme.[25]) Diese wird nicht bloß mit der Zustellung des Beschlusses an den Schuldner oder in dem Zeitpunkt, in welchem das Ersuchen um Eintragung des Versteigerungsvermerks der Registerbehörde zugeht, sondern auch mit der Vollziehung des die Bewachung und Verwahrung anordnenden Beschlusses wirksam.[26])

Trotz der Beschlagnahme verbleibt dem Schuldner die Verwaltung und Benutzung des Schiffes, allerdings nur in den Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft. Ist zu besorgen, daß diese durch das Verhalten des Schuldners gefährdet wird, so hat das Vollstreckungsgericht auf Antrag des Gläubigers die zur Abwendung erforderlichen Maßregeln anzuordnen.[27]) Ist das Verfahren gegen den Schiffer auf Grund eines vollstreckbaren Titels, der auch gegenüber dem Rheder oder Schiffseigner wirksam ist, angeordnet, so wirkt die Beschlagnahme zugleich gegen den Rheder oder Schiffseigner. Der Schiffer gilt in diesem Fall nur so lange als Beteiligter, als er das Schiff führt; ein neuer Schiffer ist Beteiligter, wenn er sich bei dem Gericht meldet und seine Angabe auf Verlangen des Gerichts oder eines Beteiligten glaubhaft macht.[28]) Rheder und Schiffseigner sind als Beteiligte nur anzusehen, soweit sie im Schiffs-

---

23) § 165 ZVG.
24) § 482 HGB.
25) §§ 15, 162 ZVG.
26) § 165 ZVG.
27) §§ 162, 24, 25 ZVG.
28) § 166 ZVG.

register eingetragen sind oder ihr Eigentum anmelden und auf Verlangen glaubhaft machen.[29])

Mit der Anordnung der Zwangsversteigerung hat das Gericht das Registeramt um die Eintragung dieser Anordnung in das Schiffsregister zu ersuchen.[30]) Die Terminsbestimmung soll erst nach der Beschlagnahme des Schiffes und nach dem Eingange der Mitteilungen des Registeramts erfolgen und muß die Aufforderung an die Schiffsgläubiger und die sonstigen Berechtigten enthalten, ihre Rechte, soweit sie zur Zeit der Eintragung des Versteigerungsvermerkes aus dem Schiffsregister nicht ersichtlich sind, spätestens im Verteilungstermin anzumelden, widrigenfalls die Rechte bei der Verteilung des Versteigerungserlöses keine Berücksichtigung fänden.[31]) Die Buchpfandgläubiger sind hiernach von dieser Verpflichtung befreit, falls nicht etwa die Verpfändung zu Unrecht gelöscht ist.

Zum Unterschiede von Grundstücken finden auf die eingetragenen Schiffe die Vorschriften über das geringste Gebot regelmäßig keine Anwendung.[31a]) Dadurch soll zum Ausdruck kommen, daß das Schiff durch die Zwangsversteigerung von allen daran bestehenden Rechten frei wird.[32]) Ausnahmsweise gelten die Vorschriften über das geringste Gebot bei Aufhebung einer Gemeinschaft.[33]) Diese Ausnahmebestimmung ist leicht erklärlich und berechtigt; denn die Zwangsversteigerung des Schiffes auf Antrag eines Miteigentümers darf niemals zu einer Beeinträchtigung derjenigen Rechte führen, welche an dem Anteil des Antragstellers bestehen.[34]) Das Meistgebot ist in

---

29) §§ 162, 9 ZVG.
30) §§ 162, 19 ZVG.
31) §§ 36, 167 ZVG.
31a) vgl. Pappenheim a. a. O. S. 102.
32) Fischer-Schaefer S. 550¹.
33) §§ 169, 182 Abs. 3 ZVG.
34) Fischer-Schaefer S. 556¹; vgl. preuß. ZVG. § 185¹.

seinem ganzen Betrage durch Zahlung zu berichtigen, soweit nicht Zahlungsfristen als Versteigerungsbedingung festgestellt sind.[35]) Die Zahlung braucht nicht sofort im Verteilungstermin zu erfolgen. Soweit das Bargebot nicht berichtigt wird, hat das Gericht, falls Wertpapiere zur Sicherung für das Gebot des Erstehers hinterlegt werden, die Veräußerung der Papiere durch den Gerichtsvollzieher nach Maßgabe von § 821 ZPO. anzuordnen.[36]) Andernfalls ist die Kaufgeldforderung an die aus dem Erlöse zu befriedigenden Gläubiger durch Anordnung des Gerichts zu übertragen.[37])

Die Gläubiger haben für die Forderung gegen den Ersteher ein Pfandrecht am Schiff, das wie das vertragsmäßige Pfandrecht erst durch Eintragung entsteht und nun den Vorschriften über das Buchpfandrecht unterliegt.[38]) Dieses Pfandrecht besteht auch, wenn der Ersteher das Schiff weiter veräußert hat, ohne Rücksicht auf den guten Glauben des Erwerbers, daß der Preis im Versteigerungstermin voll und ganz berichtigt worden ist, da der Ersteher nicht wie bei Grundstücken der Eintragung bedarf, um als Eigentümer verfügen zu können, sondern, sobald er durch erfolgten Zuschlag Eigentümer geworden ist, die Veräußerung bei Seeschiffen schon durch bloße Vereinbarung bewirken kann.[39])

Nach dem Wortlaut des Gesetzes (§ 169 ZVG.), das von *einem* Pfandrecht spricht, müßte man annehmen, daß es sich um ein einheitliches Pfandrecht zugunsten aller Zwangsvollstreckungsgläubiger handele.[40]) Die Folge dieser Auffassung wäre, daß das eingetragene Pfandrecht gleichmäßig zur Sicherung

---

35) §§ 162, 35 ZVG.
36) §§ 162, 108 ZVG.
37) §§ 162, 118 ZVG.
38) § 169 Abs. 2 ZVG.; *Fischer-Schaefer* S. 554[3].
39) § 474 HGB.; EG. z. HGB. Art. 6.
40) *Knitschky* S. 811.

aller Gläubiger diente, daß also der bisher im Range vorgehende Gläubiger dem nachstehenden gleichstände und Gefahr liefe, mit ihm nur anteilmäßig befriedigt zu werden. Diese Benachteiligung kann unmöglich im Sinne des Gesetzgebers gelegen haben, der im entsprechenden Fall bei Grundstücken die Sicherungshypotheken mit dem Range ihres Anspruchs eintragen läßt. In analoger Übertragung zerlegt sich vielmehr auch das Pfandrecht gegen den Ersteher des Schiffes in mehrere Teilpfandrechte mit dem Range, in dem sie untereinander vor der Versteigerung standen. Trotzdem aber tritt eine Rangänderung ein, indem das Pfandrecht der Schiffsgläubiger als nunmehr eingetragenes den inzwischen entstandenen und allen noch später entstehenden Schiffsgläubigerrechten nachsteht.

Ersteht ein Ausländer ein Seeschiff, so ist die Eintragung des Pfandrechts der Zwangsvollstreckungsgläubiger ausgeschlossen; denn das Schiff muß nun im Register gelöscht werden.[41]) Die Gläubiger können jedoch ihre Rechte wahren, indem sie die sofortige Wiederversteigerung des Schiffes[42]) und die sofortige Zwangsvollstreckung in das sonstige Vermögen des Erstehers einschließlich des Schiffes betreiben, auch den Arrestanschlag beantragen.[43])

Hat ein Beteiligter aus dem Bargebot Befriedigung zu erwarten, so ist auf dessen Antrag das versteigerte Schiff in gerichtliche Bewachung und Verwahrung zu nehmen.[44]) Diese Maßnahme vertritt hier die bei Grundstücken zulässige Verwaltung. Der Antragsteller hat nicht nur die dadurch entstandenen Kosten zu ersetzen, sondern auch den zur Fortsetzung der getroffenen Maßregeln erforderlichen Geldbetrag vorzuschießen. Kommt er dieser Verpflichtung nicht nach, so werden die getroffenen Maßregeln wieder aufgehoben.

---

[41]) § 2 mit § 13 Flaggenges.

[42]) §§ 162, 133 ZVG.

[43]) Wolff, Anm. 7 zu § 169.

[44]) § 170 ZVG.

Durch den Zuschlag im Versteigerungstermin erwirbt der Ersteher das Eigentum am Schiff und dessen Zubehör,[45]) sofern nicht im Beschwerdeweg der Beschluß, durch welchen der Zuschlag erteilt wird, rechtskräftig aufgehoben wird. Der Zuschlag begründet auch dann das Eigentum, wenn der Schuldner nicht Eigentümer war und der Ersteher dies wußte. Alle an dem Schiff bestehenden dinglichen Rechte erlöschen,[46]) ihre Inhaber werden befriedigt oder entschädigt, soweit der Versteigerungserlös dazu ausreicht. Von dem Zuschlag an hat der Ersteher Nutzungen und Lasten des Schiffes. Die Gefahr des zufälligen Unterganges geht hinsichtlich des Schiffes mit dem Zuschlag, hinsichtlich der Zubehörstücke mit dem Schluß der Versteigerung auf ihn über.[47])

Für die Zwangsversteigerung mehrerer Schiffe hat das Gesetz keine besonderen Bestimmungen gegeben, daher greifen die entsprechenden Vorschriften für Grundstücke Platz.[48]) Hiernach kann die Zwangsversteigerung in demselben Verfahren erfolgen, wenn sie entweder wegen einer Forderung gegen denselben Schuldner oder wegen eines an jedem der Schiffe bestehenden Pfandrechts betrieben wird.[49]) Voraussetzung ist, daß die Schiffe in demselben Bezirk sich befinden. Wird bei der Versteigerung auf eines oder mehrere Schiffe so viel geboten, daß der Anspruch des Gläubigers gedeckt ist, so wird das Verfahren hinsichtlich der übrigen Schiffe eingestellt; ein ausdrücklicher Antrag ist dazu nicht erforderlich. Die Einstellung unterbleibt, wenn sie dem berechtigten Interesse des Gläubigers widerspricht.[50])

---

[45]) §§ 162, 90 ZVG.; Wolff S. 203 ff. Nr. 1; Fischer-Schaefer S. 350 ff.

[46]) §§ 162, 91 ZVG.

[47]) §§ 162, 56 ZVG.

[48]) § 162 ZVG.

[49]) § 18 ZVG.

[50]) § 76 ZVG.

Vorstehende Bestimmungen über die Zwangsversteigerung eingetragener Schiffe finden auf ein ausländisches Schiff, das, wenn es ein deutsches Schiff wäre, in das Schiffsregister eingetragen werden müßte, insoweit Anwendung, als sie nicht die Eintragung in das Schiffsregister voraussetzen.[51]) Ein Pfandrecht für die nicht berichtigte Kaufgeldforderung kann also nicht begründet werden. Ein ausländisches Schiffsregister wird nur insofern berücksichtigt, als die Terminsbestimmung der Registerbehörde mitgeteilt werden soll.[52])

Schließlich seien noch folgende Fälle hervorgehoben, welche für die Praxis von Bedeutung sind: Die Klage des Schiffspfandgläubigers geht, wie aus den vorhergehenden Ausführungen erhellt, auf Duldung der Zwangsvollstreckung. Es wird nun häufig vorkommen, daß der Schuldner nach Klageerhebung das Schiff veräußert. Inwieweit wirkt diese Veräußerung auf den schwebenden Rechtsstreit ein? Eine solche Veräußerung kann den Gläubiger principaliter nicht interessieren, da das rechtskräftige Urteil nach § 325 Abs. 1 ZPO. für und gegen den Erwerber wirkt. Nur in dem Falle, daß der Erwerber von der Rechtshängigkeit keine Kenntnis hat, ohne daß ihn grobe Fahrlässigkeit trifft, wirkt das Urteil nicht gegen ihn,[53]), da hier die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über den Erwerb von einem Nichtberechtigten eingreifen, und guter Glaube geschützt wird.[54]) Schwieriger gestaltet sich die Rechtslage, wenn der Eigentümer nach Eintritt der Rechtshängigkeit das Eigentum am Schiff aufgegeben hat. Das Gesetz hat die Beantwortung der Frage, welche rechtliche Würdigung diese Tatsache zu erfahren hat, offen gelassen. Da nach Entw. 1 § 206 indessen ganz

---

[51]) § 171 ZVG.

[52]) § 171 Abs. 2 ZVG.

[53]) § 325 Abs. 2 ZPO.; Biermann Anm. 1 zu § 1268 BGB.; a. M. Knitschky S. 809.

[54]) §§ 932 ff. BGB.

allgemein der Grundsatz — der sich modifiziert im § 162 ZVG. wiederfindet — ausgesprochen ist, daß auf die Zwangsversteigerung von Schiffen die für die Zwangsversteigerung von Grundstücken geltenden Vorschriften Anwendung finden sollten, so ist unserer Ansicht nach die Beantwortung der Frage dieser Bestimmung zu entnehmen.[55]) Die für Grundstücke geltenden Bestimmungen verweisen auf den § 787 ZPO., wonach in diesem Falle das Vollstreckungsgericht auf Antrag einen Vertreter zu bestellen hat, dem bis zur Eintragnng des neuen Eigentümers die Wahrnehmung der sich aus dem Eigentum ergebenden Rechte und Verpflichtungen im Zwangsvollstreckungsverfahren obliegt. Diese eine fühlbare Lücke ausfüllende Bestimmung auch auf Schiffe auszudehnen, erscheint um so angebrachter, als die Hanseatische Praxis dies bereits mehrfach getan hat,[56]) und diese analoge Anwendung dem Geiste des Gesetzes entspricht.[57])

§ 11.
Erlöschen des Pfandrechts.

Das Pfandrecht an der beweglichen Sache erlischt mit der Rückgabe der verpfändeten Sache. Der Rückgabe entspricht beim Buchpfandrecht am Schiff die Löschung im Schiffsregister. Diese ist jedoch zum Untergange des Rechtes nicht erforderlich, sondern stellt nur die stattgehabte Tatsache klar.[1]) Die Löschung darf nur mit Zustimmung des eingetragenen Eigentümers erfolgen, ein das Pfandrecht belastendes Recht nur mit Zustimmung des eingetragenen Pfandgläubigers gelöscht werden. Für eine Löschung zwecks Berichtigung des Schiffsregisters ist die

---

[55]) vgl. Fischer-Schaefer S. 539.

[56]) Hanseat. Gerichtszeit. 1900 Hauptblatt Nr. 109.

[57]) Fischer-Schaefer S. 97, 98.

[1]) Knitschky S. 818.

Zustimmung nicht erforderlich, falls die Unrichtigkeit des Registers nachgewiesen wird.[2]) Der Verpfänder wie der persönliche Schuldner können gegen Befriedigung des Gläubigers die zur Löschung erforderlichen Urkunden verlangen.[3]) Als solche kommen in Betracht die Löschungsbewilligung, die vor der Registerbehörde zu Protokoll gegeben oder in öffentlicher oder öffentlich beglaubigter Urkunde erteilt ist, oder eine in dieser Weise ausgestellte Quittung.[4]) Für den Fall, daß dem Pfandrecht eine Einrede entgegensteht, durch welche die Geltendmachung des Pfandrechtes dauernd ausgeschlossen wird, steht dem Verpfänder, wie auch dem persönlichen Schuldner, das Recht zu, die Aufhebung des Pfandrechtes zu verlangen (an Stelle der Rückgabe des Faustpfandes).[5])

Was das materielle Recht anlangt, so sind außer den allgemeinen Erlöschungsgründen wie[6]) Untergang der Pfandsache, rechtsgeschäftliche Aufhebung des Pfandvertrages, Vereinigung von Pfandrecht und Eigentum folgende dem Schiffspfandrecht eigentümliche Erlöschungsgründe hervorzuheben:

Das Buchpfandrecht erlischt, wie erwähnt, durch die Zwangsversteigerung des Schiffes im Inland. Erfolgt die Zwangsversteigerung im Ausland, so endigt das Pfandrecht nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, wenn die Folgen der ausländischen Versteigerung dieselben wie die der inländischen sind.[6a]) Ist der Pfandgläubiger, etwa infolge mehrfacher Abtretung, ohne Eintragung des Berechtigten unbekannt geworden, so kann er im Wege des Aufgebotsverfahrens mit seinem Pfandrecht ausgeschlossen werden.[7])

---

[2]) § 105 FrGG.

[3]) § 1267 BGB.

[4]) §§ 101, 107, FrGG.

[5]) § 1266 BGB.

[6]) § 1255, 1266, 1256 BGB.

[6a]) vgl. Pappenheim a. a. O. S. 264 Note 3.

[7]) §§ 1269, 1170, 1171, 208 BGB.

Das Verfahren, welches dem für die Ausschließung eines Hypothekengläubigers entspricht, kann nur der Eigentümer des Schiffes durch Antrag einleiten, nachdem er glaubhaft gemacht, daß der Gläubiger unbekannt ist.[8]) Voraussetzung ist, daß seit der letzten sich auf das Pfandrecht beziehenden Eintragung zehn Jahre verstrichen sind und keine Anerkennung der Schuld seitens des Eigentümers durch Abschlagzahlung, Zinszahlung, Sicherheitsleistung oder in anderer Weise stattgehabt hat oder daß der zur Befriedigung des Gläubigers oder zur Kündigung berechtigte Eigentümer den Betrag der Forderung für den Gläubiger unter Verzicht auf das Recht zur Zurücknahme hinterlegt. Zuständig ist das Gericht, in dessen Bezirk sich das belastete Schiff befindet.[9]) Mit Erlaß des Ausschußurteils erlischt das Pfandrecht. Ist das Schiffspfandrecht für die Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber bestellt, so ist das Aufgebotsverfahren nur zulässig, wenn die dreißigjährige Vorlegungsfrist verstrichen ist, und ist innerhalb dieser die Schuldverschreibung vorgelegt oder der Anspruch gerichtlich geltend gemacht, so muß auch die zweijährige Verjährungsfrist abgelaufen sein.[10])

Nur an eingetragenen Seeschiffen sind hinsichtlich des Erlöschens des Pfandrechts noch folgende Fälle zu erörtern:

Das Buchpfandrecht am Seeschiff geht unter durch den vom Schiffer im Falle dringender Notwendigkeit und auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse bewirkten Verkauf des Schiffes.[11]) Zur Verhütung von Mißbräuchen ist die Befugnis zum Verkauf ohne besondere Vollmacht nicht nur vom Vorhandensein der Notwendigkeit, sondern auch von der Beobachtung bestimmter Formalitäten abhängig gemacht.[12]) Die Notwendigkeit muß vor-

---

[8]) §§ 988, 984, 985 ZPO.

[9]) §§ 988, 983 ZPO.

[10]) § 1270, 1288 Abs. 2 BGB.; Knitschky S. 818.

[11]) § 530, 764 HGB.

[12]) Prot. S. 1911.

her durch das Ortsgericht nach Anhörung von Sachverständigen und mit Zuziehung des deutschen Konsuls, wo ein solcher vorhanden ist, festgestellt sein. Ist dies nicht möglich, so hat der Schiffer zur Rechtfertigung seines Verfahrens das Gutachten von Sachverständigen einzuholen oder in Ermangelung dessen sich mit anderen Beweisen zu versehen. Der Verkauf darf nur ein öffentlicher sein. Bloße Seeuntüchtigkeit gilt nicht als dringende Notwendigkeit, es muß vielmehr noch der Umstand hinzukommen, daß durch eine Zögerung, durch das Abwarten der Anweisung des Rheders ein noch größerer Schaden voraussichtlich entstehen würde.[13]) Zuständiges Ortsgericht für den Verkauf ist das Amtsgericht.[14]) Eine Anfechtung der Verfügung, durch die dem Antrage des Schiffers stattgegeben ist, ist ausgeschlossen.[15])

Einen Notverkauf von Binnenschiffen kennt das Gesetz nicht.

Ein weiterer Erlöschungsgrund für das Pfandrecht ist die im Gesetz nicht vorgesehene Nehmung im Kriegsfalle. Diese kann nur bei Seeschiffen in Betracht kommen. Die rechtlichen Folgen der Wegnahme sind allein nach den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts zu beurteilen. Zwei Voraussetzungen sind erforderlich: Einmal muß die Nehmung völkerrechtlich zulässig gewesen, dann aber auch diese Tatsache durch das Urteil eines kompetenten Prisengerichtes anerkannt sein. Das Erlöschen des Pfandrechtes hat seinen Grund in der rechtlichen Natur der Nehmung; sie ist als ein Akt originären Eigentumserwerbes anzusehen, bei dem das Eigentum völlig frei von allen auf der Sache ruhenden Lasten erworben wird. Daher verlieren selbst diejenigen Gläubiger, welche Angehörige des okkupierenden feindlichen Staates sind, ihr Pfandrecht. Dieser

---

[13]) Prot. 1912
[14]) § 145 FrGG.
[15]) § 146 FrGG.

Punkt unterscheidet die Nehmung von der Konfiskation, die nur die Schuldigen trifft, während die Rechte unbeteiligter Dritter unberührt bleiben.[16])

Endlich erlischt das Buchpfandrecht am Seeschiff, wenn letzteres, z. B. bei Verlust der Reichsangehörigkeit des Alleineigentümers[17]) das Recht verliert, die Reichsflagge zu führen. Alsdann ist das Schiff wie im Falle des Unterganges im Schiffsregister zu löschen und das Schiffszertifikat von dem Registergericht unbrauchbar zu machen.[18]) Das gleiche gilt aber auch, wenn der Rheder zugleich Angehöriger eines fremden Staates ist und sich ergibt, daß das Schiff in ein Schiffsregister dieses Staates eingetragen ist. Dann erlöschen die eingetragenen Pfandrechte und erhalten sich nicht etwa als Pfandrechte an beweglichen Sachen, da dazu der Besitz des Schiffes gehört; es bleibt dem Gläubiger nur das persönliche Forderungsrecht.

---

[16]) Ehrenberg S. 272, 273.
[17]) § 2 Flaggenges.
[18]) § 13 Abs. 2 Flaggenges.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.

Lebenslauf.

Ich, Karl Gustav Paul Fechner, bin am 30. Januar 1881 in Grünberg i. Schles. als Sohn des am 30. April 1906 zu Grünberg i. Schles. verstorbenen Bäckermeisters Gustav Fechner und seiner Ehefrau Julie geb. Mangelsdorff, geboren. Ich bin katholischer Religion und preußischer Staatsangehörigkeit. Meine Schulbildung erhielt ich zunächst von Ostern 1887 bis Ostern 1891 auf der katholischen Volksschule zu Grünberg i. Schles., darauf besuchte ich zwei Jahre das Friedrich-Wilhelms-Realgymnasium ebendaselbst und dann acht Jahre das königl. kath. Gymnasium zu Glogau i. N.-Schles., das mich Ostern 1901 mit dem Zeugnis der Reife entließ.

Alsdann studierte ich sechs Semester an der Universität Breslau Rechts- und Staatswissenschaft und hörte die Vorlesungen der Herren Dozenten Beyerle, Brie, Dahn, Fischer, Gretener, Jacobi, Jörs, Klingmüller, Leonhard, Naendrup, Schücking, Sombart, Wolf, denen ich an dieser Stelle für die mir in ihren Vorlesungen zuteil gewordene Anregung und Förderung meinen aufrichtigsten Dank ausspreche.

Am 14. Juli 1904 bestand ich am königl. Oberlandesgericht in Breslau die erste juristische Staatsprüfung und am 22. Juli desselben Jahres das examen rigorosum. Meinen juristischen Vorbereitungsdienst begann ich am 10. August 1904 bei dem Amtsgericht in Neusalz a. d. Oder. Vom 10. Mai 1905 ab war ich bei dem Landgericht Glogau i. N.-Schles. beschäftigt. Seit dem 1. Oktober 1905 diene ich als Einjährig-Freiwilliger bei dem Füsilier-Regiment Prinz Heinrich von Preußen (Brandenburgisches) Nr. 35.